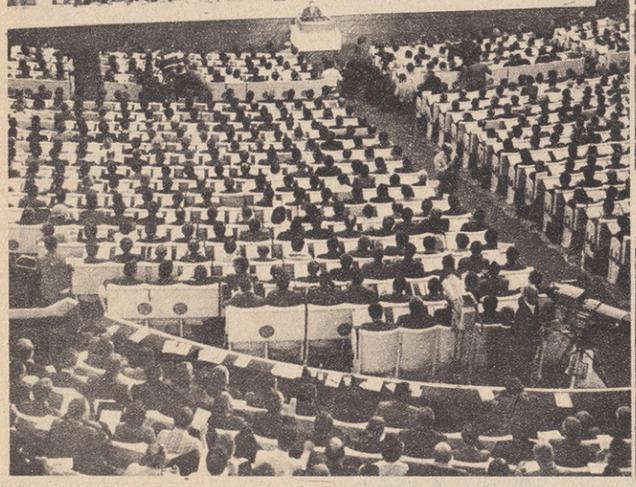
SKRZYDLATA POLSKA

30 (1568) • 26.07.1981 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 10 ZŁ

MŁODZIEŻ W CZOŁÓWCE • IV ŚMIGŁOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA • LOTNICY PODZIEMIA

DZIEWIĄTY NADZWYCZAJNY



Obradujący w lipcu w Warszawie IX Nadzwyczajny Zjazd PZPR wybrał w tajnym głosowaniu nowe najwyższe władze Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

I sekretarzem Komitetu Centralnego PZPR wybrano **STANISŁAWA KANIĘ.**

Obok **Stanisława Kani** członkami Biura Politycznego wybrani zostali: **Kazimierz Barcikowski, Tadeusz Czechowicz, Józef Czyrek, Zofia Grzyb, Wojciech Jaruzelski, Hieronim Kubiak, Jan Łabęcki, Zbigniew Messner, Mirosław Milewski, Stefan Olszowski, Stanisław Opałko, Tadeusz Porębski, Jerzy Romanik, Albin Siwak.**

Zastępcami członków Biura Politycznego KC PZPR zostali: **Jan Główczyk** i **Włodzimierz Mokrzyszczak.**

Na sekretarzy KC PZPR wybrano: **Kazimierza Barcikowskiego, Józefa Czyrka, Hieronima Kubiaka, Zbigniewa Michalka, Mirosława Milewskiego, Stefana Olszowskiego** i **Mariana Woźniaka.**

Spośród przedstawicieli lotnictwa i przemysłu lotniczego do władz partyjnych wybranych przez IX Nadzwyczajny Zjazd PZPR weszli:

Do Komitetu Centralnego PZPR: **Józef Brożek** – zastępca kierownika wydziału w Kombinacie PZL Hydral we Wrocławiu, **Zdzisław Daniluk** – ślusarz w WSK PZL-Świdnik, **Wojciech Jarecki** – I sekretarz KZ PZPR w WSK PZL-Kalisz, **Bolesław Jaremkiewicz** – kierownik zmiany w WSK PZL-Mielec, **Józef Kalisz** – I sekretarz KZ PZPR w WSK. PZL-Rzeszów, **Edward Łukasik,** gen. bryg. – zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych ds. politycznych. Zastępcami członków Komitetu Centralnego PZPR zostali: **Jerzy Zięba** – I sekretarz KZ PZPR w WSK PZL-Kraków. Członkami Centralnej Komisji Rewizyjnej PZPR wybrano **Tadeusza Krepskiego,** gen. dyw. pil. – dowódcę Wojsk Lotniczych; członkami Centralnej Komisji Kontroli Partyjnej: **Longina Łozowickiego,** gen. dyw. – dowódcę Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i **Zygmunta Olejniczaka,** płk. – komendanta Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu.

Z LOTU PO KRAJU

GENERAŁ JÓZEF KOWALSKI DYREKTOREM PLL LOT

Minister komunikacji powołał 9 lipca br. na stanowisko naczelnego dyrektora przedsiębiorstwa Polskie Linie Lotnicze LOT docenta dra hab. Józefa Kowalskiego, generała brygady, pilota, oddelegowanego przez ministra obrony narodowej dotychczasowego wieloletniego komendanta Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie.

Ministerstwo Komunikacji przypomina, że poprzedni dyrektor PLL LOT Włodzimierz Wilanowski z dniem 30 kwietnia br. przeszedł na emeryturę, w związku z czym resort podjął kroki zmierzające do mianowania następcy. Zgodnie z obowiązującym porządkiem prawnym kandydatury powinny być zaopiniowane przez prezydium KSR przedsiębiorstwa. Jednak wbrew temu Konferencja Samorządu Robotniczego PLL LOT zastosowała inny tryb działania: wybór kandydata drogą konkursu. Ministerstwo zakwestionowało legalność zamierzonego postępowania KSR i przedstawiło do zaopiniowania kandydatury osób reprezentujących środowisko lotnicze i posiadających odpowiednie kwalifikacje do kierowania tym skomplikowanym i specyficznym przedsiębiorstwem.

Mimo kilkakrotnych spotkań kierownictwa resortu komunikacji z prezydium KSR oraz wyjaśnień prawnych i merytorycznych aspektów sprawy, konferencja samorządu 27 maja dokonała wyboru kandydata na dyrektora i zwróciła się do ministra komunikacji o jego mianowanie. Minister zajął w tej sprawie stanowisko negatywne, informując o nim opinię publiczną (komunikat ten został opublikowany w nr. 27 SP). Stanowisko to została podtrzymane przez kierownictwo rządu, do którego prezydium KSR zwróciło się o mediację.

8 lipca Konferencja Samorządu Robotniczego PLL LOT, omawiając prośbę ministerstwa o zaopiniowanie kandydatur wysuniętych przez ministra komunikacji, nie ustosunkowała się do nich merytorycznie. Jednocześnie – z inicjatywy działającej w tym przedsiębiorstwie organizacji NSZZ „Solidarność" – podjęło decyzję o przeprowadzeniu 9 lipca akcji protestacyjnej w postaci 4-godzinnego strajku załogi. Strajk ten zakłócił tok pracy komunikacji lotniczej na liniach krajowych i zagranicznych.

Nie mogąc, zwłaszcza w istniejącej, złożonej sytuacji społeczno-politycznej kraju, tolerować zjawisk zagrażających normalnemu funkcjonowaniu przedsiębiorstwa, od którego wymaga się szczególnie wysokiego poziomu dyscypliny, ładu i bezpieczeństwa, minister komunikacji, wykorzystując swoje uprawnienia i wypełniając obowiązki nadzoru, podjął decyzję kładącą kres sporom o obsadę stanowiska dyrektora PLL LOT.

WARSZAWSKIE UFO-VIDEO

Urząd Stołeczny m.st. Warszawy zarejestrował 24 czerwca br. organizację pn. Warszawskie Towarzystwo Badań Niezidentyfikowanych Obiektów Latających UFO-VIDEO. Tymczasową siedzibą Towarzystwa jest Muzeum Techniki w Warszawie.

I Zjazd Towarzystwa UFO-VIDEO odbył się 9 lipca. Wybrano zarząd, którego prezesem został **Janusz Marczak,** a wiceprezesami – **Kazimierz Bzowski** i **Rafał Brzeski.**

WSK PZL-WARSZAWA-OKĘCIE

Podano do publicznej wiadomości, że decyzją ministra przemysłu maszynowego Centrum Naukowo-Produkcyjne Samolotów Lekkich PZL-Warszawa zostało przekształcone w przedsiębiorstwo pn. Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Warszawa-Okęcie. Ze struktury organizacyjnej Centrum wydzielono Instytut Lotnictwa.

AEROKLUB ZAGŁĘBIA MIEDZIOWEGO

w Lubinie poinformował nas, że piloci: **Ryszard Aszurkiewicz, Bogdan Kasprzycki** i **Krzysztof Mróz** – uczestnicy XVI Krajowych Zawodów Szybowcowych – są członkami Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie, a nie Lubelskiego. Również **Bożena Demczenko** jest członkiem AZM w Lubinie.

W SKRÓCIE

● **Od 12 lipca** zawieszona została na około 2 miesiące komunikacja lotnicza ze Szczecinem, ze względu na remont lotniska w Goleniowie.

● **Drogę** startową nr 3 na warszawskim Okęciu oddano z początkiem lipca do użytkowania.

● **Nakładem** Wydawnictwa MON mają się wkrótce ukazać następujące książki: **T. Królikiewicza** – Polski samolot i barwa, **J. Nacyszyna** – Spadochron współczesny, **S. Smolisa** – 1000 słów o modelarstwie, **M. Sztarskiego** – Radary, **J. Domańskiego** – Samotni w mroku.

● **I sekretarzem** KZ PZPR w WSK PZL-Warszawa-Okęcie wybrany został **Ryszard Jędrzejewski.**

WYDAWNICTWA

RAJMUND SZUBAŃSKI – **RAFINERIE PŁONĄ O ZMIERZCHU.** Wydawnictwo MON – 1981. Z serii „Żółtego Tygrysa". Str. 128, cena 10 zł.

ZMARŁ

8 lipca 1981, w wieku 51 lat, płk dr inż. **BOGDAN LIPOWSKI,** zasłużony oficer Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- REALIA I NADZIEJE (przed IV mistrzostwami w lataniu precyzyjnym)
- KŁOPOTY W II KONKURENCJI (w Paderborn)
- POWSTANIE
- STALOWE SKRZYDŁA DALMATYŃSKICH ORŁÓW
- ZAPISKI Z LE BOURGET'81 (ciąg dalszy)
- RWD 5-bis (w Klubie 1 : 72)

NASZA OKŁADKA

Samolot PLL LOT typu Il-62M SP-LBD imienia generała Władysława E. Sikorskiego.

Zdjęcie: MARIAN KOBRZYŃSKI

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **SZWAJCARIA.** 10 czerwca br. zmarł Adolf Pirat Gehriger, wybitny pilot, zasłużony działacz międzynarodowy szybownictwa, wieloletni przewodniczący Komisji Szybowcowej FAI (1946–76); pełnił funkcję prezydenta Międzynarodowej Federacji Lotniczej, której ostatnio był prezydentem honorowym. Gehriger był sympatykiem i rzecznikiem polskiego szybownictwa na forum FAI, przebywał również w Lesznie na mistrzostwach świata. Wyróżniony został Medalem Lilienthala.

● **RFN.** W szkole szybowcowej w Oerlinghausen przeszło 3-tygodniowe przeszkolenie 4 instruktorów (w tym kobieta) z ChRL. Trzech z nich pochodzi z chińskiego centrum szybowcowego w Anyang. Jak poinformowała prasa fachowa RFN, w ChRL sport szybowcowy uprawia 4 tys. pilotów, w tym 10 proc. kobiet. Czynnych jest tam 40 ośrodków szybowcowych, w których znajduje się w użytkowaniu 200 szybowców.

● **WIELKA BRYTANIA.** Z udziałem 400 uczestników obradował w Londynie Kongres Brytyjskiego Zrzeszenia Badań Niezidentyfikowanych Obiektów Latających. W komentarzach prasowych stwierdza się w związku z tym, iż stara maksyma „widzę więc wierzę" odrzucana jest obecnie przez coraz większą liczbę ekspertów.

● **RFN.** W maju szkoła pilotów Lufthansy w Bremie obchodziła jubileusz 25-lecia. Wyszkoliła w tym okresie ponad 3300 uczniów, w tym 2000 kapitanów pilotów dla Lufthansy i jej siostrzanych przedsiębiorstw, 550 pilotów transportowych dla Bundeswehry oraz pilotów, nawigatorów, radiooperatorów, w tym dla krajów trzeciego świata.

● **USA.** Przedsiębiorstwo PanAm wykonuje w ciągu tygodnia 127 lotów powrotnych ponad Atlantykiem. Oznacza to teoretycznie (przy wszystkich zapełnionych miejscach w samolotach) przewóz 66 tys. pasażerów w podanym okresie. 69 lotów tygodniowo odbywa się na trasie USA – Wielka Brytania. PanAm wycofuje z eksploatacji ostatni swój samolot Boeing-707 po 23 latach służby.

● **JAPONIA.** Przedsiębiorstwo JAL zakupiło czterdziesty samolot Boeing 747. Po PanAm jest zatem drugim towarzystwem na świecie dysponującym największą liczbą tego typu samolotów.

● **FINLANDIA.** Za dwa lata Finnair zamierza otworzyć bezpośrednią komunikację na trasie Helsinki–Tokio ponad Biegunem Północnym. Linię o długości 11 120 km obsługiwać będzie DC-10ER.

● **FRANCJA.** Prasa francuska przypomina postać znakomitej lotniczki pani Jacqueline Auriol (córki prezydenta Republiki), która 30 kwietnia 1951 r. jako pierwsza kobieta na świecie wykonała lot na odrzutowym Vampire, a w 11 dni później ustanowiła 5 rekordów świata prędkości lotu, z których ostatni na Mirage IIIR wynosił 2030 km/h na dystansie 100 km.

● **SZWECJA.** Jedna z wytwórni produkuje Sodary, systemy akustyczne dla osłony lotnisk komunikacyjnych. Sodar wykrywa inwersję temperatury ponad drogami startowymi i kierunek wiatru oraz umożliwia określenie tzw. gradientu wiatru.

● **FRANCJA.** Podczas międzynarodowego sympozjum zorganizowanego w końcu ub.r. w Cannes i poświęconego geodezji kosmicznej, przedstawiono szereg interesujących projektów. Między innymi: australijski Merit związany z pomiarem obrotów Ziemi; zachodnioeuropejski Pop określający położenie obiektów kosmicznych; ERS-1 do pomiarów Ziemi z satelity z dokładnością do 5 cm; Lasso – program synchronizacji zegarów atomowych przy użyciu satelity zachodnioeuropejskiego Sirio-2.

Młodzież w czołówce

W dniach od 14 do 28 czerwca bieżącego roku rozegrano w Centrum Szybowcowym Aeroklubu PRL w Lesznie XXVI Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Do walki o miano najlepszych stanęło osiemnastu zawodników w klasie otwartej i dwadzieścia trzy osoby w klasie standard. W tym samym czasie odbywały się w Centrum V Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet, w których uczestniczyło trzynaście zawodniczek. Cztery spośród nich, wchodzące w skład szybowcowej kadry narodowej, były klasyfikowane w obydwu imprezach.

Podobnie jak i w latach ubiegłych, w składzie obydwu zespołów nie zabrakło szybowniczek i szybowników z Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Wszystkie konkurencje były rozgrywane na szybowcach typu Jantar.

Całe mistrzostwa przebiegały pod znakiem złej pogody. Już w pierwszym dniu organizatorzy musieli odstąpić od tradycyjnego rozegrania pierwszych konkurencji po uroczystym otwarciu imprezy. Niebo

Bożena Demczenko, triumfatorka V Szybowcowych Mistrzostw Polski Kobiet.

Arkady Zapolski, zwycięzca XXVI Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie standard.

było całkowicie pokryte chmurami warstwowymi, wiał dość silny wiatr i siąpił deszcz. Było chłodno.

Podobny stan aury utrzymywał się przez cały następny tydzień. Podstawy chmur nie przekraczały 800 metrów, występowały przelotne opady i utrzymywały się wiatry, zmienne co do kierunków i prędkości. Długie godziny oczekiwania na poprawę warunków atmosferycznych były na szczęście wypełnione rozgrywkami sportowymi, wycieczkami — w tym również i na Międzynarodowe Targi Poznańskie — i zwykłymi, codziennymi spacerami zarówno z tęsknoty za pogodą, jak i dla podtrzymania kondycji.

Pierwsze oznaki poprawy warunków wystąpiły w nocy z niedzieli na poniedziałek 22 czerwca. Chmury przerzedziły się, a ich podstawy zaczęły wzrastać. Z kierunku południowo-zachodniego powiały umiarkowane wiatry, zrobiło się cieplej. I chociaż w poniedziałek rano podstawy chmur nie przewyższały 600 metrów, główny synoptyk mistrzostw — por. Henryk Królak nie tracił wiary w poprawę pogody, stwarzając tym samym nadzieję na ruszenie wreszcie szybowców z hangarów i przetoczenie ich na start.

Kierownik sportowy mistrzostw, Józef Dankowski, też był zdania, że mimo jeszcze niezbyt korzystnych warunków trzeba wreszcie zapoczątkować przeloty, bo czas naglił.

Pierwszą konkurencją dla klasy otwartej był przelot prędkościowy po trasie wieloboku o łącznej długości 250 km, z punktami zmiany kursu w Siedlcu, Zielonej Górze, znów w Siedlcu, w Lesznie i w Gostyniu. Trasa całej konkurencji została dobrana w taki sposób, aby w przypadku masowych lądowań w polu mieć szybowce jak najbliżej Leszna. I tak się stało, do mety na lotnisku w Strzyżewicach doleciało zaledwie dwóch zawodników. Byli to: szybowcowy mistrz Polski z 1979 roku Janusz Gogała i doskonale latający student, a do niedawna junior — Mariusz Poźniak.

Paweł Frąckowiak, zwycięzca w klasie otwartej. Niżej: W oczekiwaniu na start.
Zdjęcia: Bernard Koszewski (4)

Spotkali oni na swej trasie bardzo rzadkie zjawisko — występowanie wznoszeń podczas opadu deszczu. Wykorzystali je więc skwapliwie i mimo złej widzialności wspinali się metr po metrze tak długo, aż uzyskali wysokość, która dała im szansę dolotu do lotniska startu. Pozostałych szesnastu usiało pola wokół Leszna, przebywając maksymalnie 242 km (Stanisław Zientek) i minimalnie 129 km (ubiegłoroczny II wicemistrz Adam Sikora).

Podobny los spotkał szybowników klasy standard i latające w ramach tej klasy uczestniczki mistrzostw kobiet. Wykonywali oni przelot po trasie trójkąta 221 km z Leszna do Zielonej Góry i dalej przez Gostyń — do Leszna. W tej klasie całą trasę zdołał przebyć tylko Marek Kamoś. Pozostali szybownicy, począwszy od Bożeny Demczenko, która przeleciała 191 km, a skończywszy na Maksymilianie Paszyc, która musiała lądować już na 33 kilometrze, byli ściągani do bazy tak powietrznie, jak i koleśno.

Wracający na lotnisko szybownicy, szczególnie ci latający na Jantarach 2B, nie dobierali słów w wyrażaniu niezadowolenia. Nie tyle przeklinali nieprzyjazną pogodę, co... muchy, które tego roku, w niespotykanej kiedy indziej ilości szczelnie wypełniły przestrzeń powietrzną między ziemią a chmurami. Szczególnie dotkliwie dały one znać o sobie w dniu następnym, 23 czerwca, podczas rozgrywania drugiej konkurencji mistrzostw.

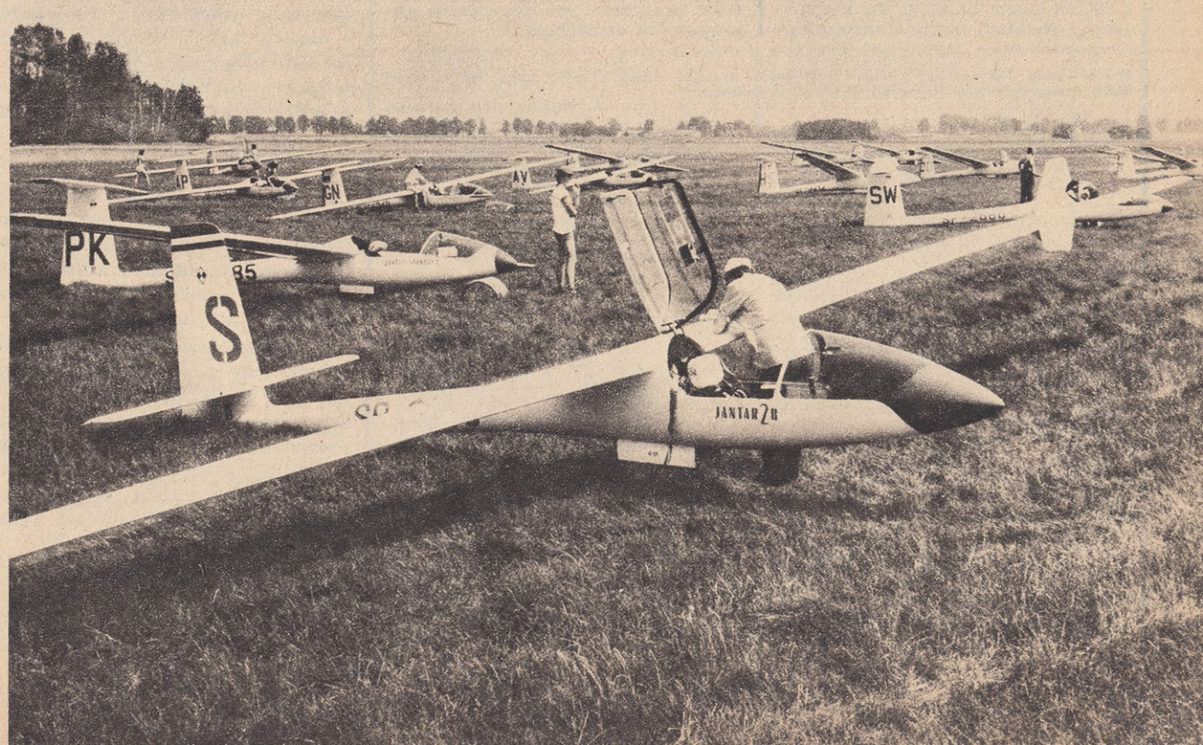
Już w kilkanaście minut po starcie z ziemi krawędzie natarcia długich skrzydeł stawały się matowo-czarne, co znacznie pogarszało opływ płatów, a więc i ich siłę nośną. Dochodziło do tego, że dwaj wytrawni szybownicy — Henryk Muszczyński i Stanisław Kluk lądowali przed odejściem na trasę, aby zmyć te piekielne muchy i przynajmniej w części przywrócić swoim Jantarom 2B ich wysokie właściwości lotne. Nie na wiele się to jednak zdało i na trasie nasze najnowocześniejsze (do niedawna) szybowce były doganiane nie tylko przez „jedynki", ale i przez „standardy". Poza tym w złych warunkach pogodowych szybowce lżejsze okazały się w położeniu bardziej korzystnym od „dwójek B", bo po prostu lepiej spisywały się w słabszych wznoszeniach. Jeśli od osiągnięć tych szybowców odejmiemy regulaminowe 5 procent dla zrównania szans z Jantarami 1, wtedy zrozumiemy dlaczego tak, a nie inaczej wyglądała tabela wyników.

Wróćmy jednak do konkurencji dnia. Dla klasy otwartej był to przelot prędkościowy po trasie wieloboku o łącznej długości 345 km, zamieniony następnie na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie. Przebiegał on przez Lewków, Zagórów i Siedlisko. Uzyskane wyniki były potwierdzeniem trudności opisanych wyżej. Trzy pierwsze miejsca zajęli szybownicy latający na Jantarach 1: Paweł Frąckowiak, który przebył 133,5 km i uzyskał maksymalną liczbę punktów. Stanisław Stachurski (132,5 km) i Jacek Dankowski (127 km). Na 4—5 miejscach uplasowali się Andrzej Śmielkiewicz i Stanisław Wujczak na „dwójkach B". Uzyskali oni po 866 punktów za przebycie odległości 127 km, ale tuż za nimi znów były dwa Jantary 1, pilotowane przez Mariusza Poźniaka i Stanisława Zientka.

Podczas przebiegu konkurencji w tej klasie szczególnego znaczenia nabrała sprawa właściwie podjętej decyzji o odejściu na trasę oraz rozstrzygnięcia taktyczne w czasie jej pokonywania: odejść wcześniej, czy jeszcze poczekać? Lecieć samodzielnie, czy w dużym zespole?

CIĄG DALSZY NA STR. 5

BOLESŁAW GACZKOWSKI



IV śmigłowcowe mistrzostwa świata

Aeroklub PRL zakończył przyjmowanie oficjalnych zgłoszeń do IV Śmigłowcowych Mistrzostw Świata FAI w Piotrkowie Trybunalskim. Udział swój w tej imprezie zgłosiło ostatecznie 6 krajów: ZSRR, USA, RFN, Wielka Brytania, Francja i Polska. Startować będzie 40 dwuosobowych załóg na 32 śmigłowcach. Reprezentowanych będzie 12 różnych typów śmigłowców. 5 zespołów ubiegać się będzie o tytuł drużynowego mistrza świata. Pełną listę uczestników, zaczerpniętą z oficjalnych zgłoszeń, zawiera zamieszczony obok wykaz. Lista ta może ulec pewnym zmianom do dnia 15 sierpnia, godz. 12.00, ponieważ dopiero wówczas upłynie regulaminowy termin wymiany załóg i maszyn.

☆

Z oficjalnych zgłoszeń ekip wiadomo już, jakimi sposobami zamierzają one dotrzeć do Piotrkowa Trybunalskiego.

Ekipa Związku Radzieckiego, złożona z 5 śmigłowców, przyleci prawdopodobnie 14 sierpnia, trasą z Wilna przez Suwałki do Białegostoku. Stamtąd, po załatwieniu formalności paszportowo-celnych i uzupełnieniu paliwa, radzieckie śmigłowce, pilotowane m. in. przez mistrza świata Władimira Smirnowa i mistrzynię świata Lubow Prichodko, przelecą trasą przez Siedlce i Przysuchę do Piotrkowa Trybunalskiego.

8 śmigłowców ekipy USA dostarczonych zostanie, prawdopodobnie 11 lub 12 sierpnia, wprost ze Stanów Zjednoczonych na lotnisko Okęcie w Warszawie ciężkim samolotem transportowym C-5A Galaxy. Stąd, po zmontowaniu, śmigłowce przelecą na miejsce mistrzostw trasą VFR przez Kołuszki.

Ekipa brytyjska dostarczy swoich 5 śmigłowców trzema drogami. Dwa śmigłowce Gazelle przywiezie na Okęcie wojskowy samolot transportowy (ale zapewne znacznie mniejszy niż kolos Galaxy). Stąd, po zmontowaniu, przelecą one VFR do Piotrkowa Trybunalskiego. Dwa inne śmigłowce przylecą z Wiednia do Krakowa przez Czechosłowację. Po odprawie w Krakowie i uzupełnieniu paliwa dotrą one lotem VFR przez Jędrzejów na miejsce mistrzostw. Piąty wreszcie śmigłowiec przyjedzie na przyczepie holowanej za samochodem.

W Piotrkowie Trybunalskim tytułów absolutnych mistrzów świata bronić będą reprezentanci ZSRR: Lubow Prichodko (z lewej) i Władimir Smirnow.

Zdjęcia: J. R. Konieczny

LISTA ZGŁOSZONYCH ZAŁÓG IV ŚMIGŁOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

Lp.	Załoga (pilot-pilot członek załogi)	Kraj	Śmigłowiec	
			Typ	Nr identyfikacyjny
	Konkurencje obowiązkowe			
1.	M. Chapple — G. Batteson	W. Brytania	Gazelle	01
2.	A. Thomas — A. M. Riddel	W. Brytania	Gazelle	02
3.	C. Wilson — C. A. Samuals	W. Brytania	Gazelle	01
4.	K. Zmitrowicz — R. White	W. Brytania	Enstrom	04
5.	R. W. George — D. A. George	W. Brytania	Hughes 369D	05
6.	R. I. W. Kellie — M. C. E. Orr	W. Brytania	Squirrel	06
7.	M. J. H. Smith — M. Smith	W. Brytania		0
8.	D. A. George — R. W. George	W. Brytania	Hughes 369D	05
9.	G. Kolesnikow — A. Ułanow	ZSRR	Mi-2	11
10.	K. Karasow — W. Gołowkin	ZSRR	Mi-1MU	12
11.	W. Śmirnow — W. Sołowiow	ZSRR	Mi-1MU	12
12.	W. Smirnow — W. Popow	ZSRR	Mi-1MU	15
13.	L. Prichodko — L. Tatarinowa	ZSRR	Mi-1MU	15
14.	L. Korniewa — T. Stiekolnikowa	ZSRR	Mi-2	16
15.	N. Kostariewa — L. Danilewicz	ZSRR	Mi-2	16
16.	R. E. Jewkes — R. A. Stolworthy	USA	Bell UH-1	21
17.	R. Rivera — N. Thompson	USA	Bell UH-1	22
18.	J. W. Wiliams — M. Meng	USA	Bell 206L	23
19.	J. T. Bailey — R. D. Robinette	USA	Bell OH-58	24
20.	R. A. Bodwell — J. J. Durkin	USA	Bell OH-58	25
21.	I. B. Starrak — R. L. Miller	USA	Bell UH-1	26
22.	S. E. Berrier — R. E. Mc Connell	USA	Bell OH-58	27
23.	G. D. Chrest — S. G. Kee	USA	Bell OH-58	28
24.	K. Hanses — L. Oehler	RFN	Alouette II	31
25.	H. Dressler — M. Preuss	RFN	Alouette II	32
26.	H. Fuchs — W. Gastorf	RFN	BO 105	33
27.	H. Kloberg — W. Beikler	RFN	Bell UH-1	34
28.	A. Baer — R. Klose	RFN	Bell UH-1	35
29.	W. Haussen — R. Freese	RFN	Bell UH-1	36
30.	K. Gehrman — F. Sobick	RFN	Robinson R22	37
31.	P. Champeroux — P. Perdereau	Francja	Alouette II	41
32.	R. Romet — P. Berenguier	Francja	Alouette II	41
33.	Z. Treder — A. Sawicki	POLSKA	Mi-2	51
34.	Z. Domina — A. Górnicki	POLSKA	Mi-2	52
35.	K. Jakubiszak — J. Kwaśniak	POLSKA	Mi-2	53
36.	Z. Olszewski — B. Kowalowczany	POLSKA	Mi-2	54
37.	W. Kołłątaj — J. Martyniak	POLSKA	Mi-2	53
38.	R. Kasperek — J. Grzesiczak	POLSKA	Mi-2	51
39.	A. Szarawara — H. Moryc	POLSKA	Mi-2	54
40.	T. Ćwik-Maszczyńska — A. Iwańska	POLSKA	Mi-2	52
	Konkurencja akrobacji			
41.	W. Kollman — L. Oehler	RFN	BO 105	39
42.	K. Zimmerman — D. Hasebrink	RFN	BO 105	39

Śmigłowce ekipy zachodnioniemieckiej i francuskiej (razem 9 maszyn) planują przylot do Piotrkowa Trybunalskiego również trasą z Wiednia przez Czechosłowację do Krakowa. Nastąpi to zapewne 14 sierpnia. Po odprawie paszportowo-celnej i nabraniu paliwa flota francusko-zachodnioniemiecka przeleci VFR przez Jędrzejów do Piotrkowa Trybunalskiego.

Polskie śmigłowce przylecą do Piotrkowa Trybunalskiego najprawdopodobniej z fabryki w Świdniku. Nie dlatego, by były fabrycznie nowe. Po prostu... mają być tam specjalnie pomalowane. Na każdej z maszyn zostaną m. in. umieszczone żółte kwadraty z numerem identyfikacyjnym; polskiej ekipie przydzielono numery: 51, 52, 53, 54 i 55.

☆

W technicznej obsłudze mistrzostw wezmą udział ekipy Centralnego Ośrodka Sportu, podlegającego Głównemu Komitetowi Kultury Fizycznej i Sportu. Zapewnią one elektroniczny pomiar czasu na liniach startu i mety oraz w punktach kontrolnych na trasach konkurencji nawigacyjnych. Użyte będą precyzyjne chronometry Longines oraz specjalne kamery Foto-Finish. Służbę obsługi czasu organizują: Główny Chronometrażysta — mgr inż. Bogdan Srokowski i mgr inż. Jerzy Bereżański.

Wyniki IV Śmigłowcowych Mistrzostw Świata FAI będą obliczane przez minikomputer udostępniony organizatorom przez przedstawicielstwo firmy Hewlett-Packard. Operatorem komputera będzie Antoni Rogala, a programistą — mgr inż. Andrzej Mamona. Program przewiduje m. in. publikowanie wyników na bieżąco, jeszcze w trakcie trwania konkurencji.

☆

Wśród rekwizytów zgromadzonych w Piotrkowie Trybunalskim na potrzeby mistrzostw uwagę zwraca... czapka górnicza z pióropuszem. Udostępniona została ona przez górników z Kopalni Węgla Brunatnego w Bełchatowie, a służyć będzie losowaniu kolejności startów.

☆

Do Piotrkowa Trybunalskiego przybędzie na mistrzostwa 16 międzynarodowych sędziów śmigłowcowych FAI: 4 z Wielkiej Brytanii, 5 z RFN, 5 z USA i 2 z ZSRR. Będzie wśród nich m. in. syn słynnego pioniera i konstruktora śmigłowców Igora Sikorskiego — Siergiej. Wraz z 9 polskimi śmigłowcowymi sędziami międzynarodowymi FAI, obsada sędziowska wyniesie 25 osób. Współpracować będzie z nimi liczna grupa sędziów pomocniczych i asystentów sędziów.

☆

Wśród latających uczestników mistrzostw (pilotów i towarzyszy) najstarszym będzie Kazimierz Zmitrowicz (Wielka Brytania), liczący 57 lat pilot śmigłowca Enstrom F28 G-BBBZ, zaś najmłodszym — drugi pilot brytyjskiego śmigłowca Gazelle C. A. Samuals, który w październiku 1981 ukończy 22 lata.

RW

CIĄG DALSZY ZE STR. 3

Początkowo wszyscy trzymali się razem, ale gdy nad Lewkowem wlecieli pod chmury szczelnie zakrywające niebo, od peletonu oderwali się pierwsi indywidualiści — Stanisław Kluk i Henryk Muszczyński. Kluk osiągnął Ostrów i poleciał w kierunku Pleszewa, gdzie wylądował wraz z grupą niemal wszystkich szybowców klasy otwartej i standard, natomiast Muszczyński przyziemił się za Krotoszynem. W rezultacie wszyscy czołowi szybownicy tej klasy, którzy niejednokrotnie osiągali wielkie sukcesy w kraju i w świecie — tym razem zdecydowanie ulegli młodzieży, zajmując miejsca dopiero w drugiej dziesiątce.

Ktoś, kto uważa, że szybownictwo jest sportem uprawianym w białych rękawiczkach, srodze by się rozczarował widząc harówkę zawodników na polach w okolicach Pleszewa. Kilkunastu szybowników klasy standard, wraz z obrońcą mistrzowskiego tytułu Henrykiem Tobołą i wielokrotnym zdobywcą medali na mistrzostwach świata Franciszkiem Kępką, siłą własnych mięśni przenosiło cztery szybowce przez dwumetrowy parkan. Kierownik Aeroklubu Ziemi Lubuskiej Adam Sikora i kapitan statku powietrznego PLL LOT Mirosław Królikowski — tu tylko i wyłącznie zawodnicy — przez dwa kilometry przeciągali swe szybowce traktorem na bardziej twardy teren. Zawodniczce z grupy kobiet, Barbarze Wronie, okoliczni chłopi przenieśli szybowiec na rękach przez kolejowe tory.

Szczególnie po tej konkurencji ujawniła się, jakże często niedostrzegana i przemilczana, ofiarność i wysokie umiejętności leszczyńskich mechaników. Natychmiast po powrocie szybowców do Leszna, a docierały tam one również w środku nocy i nad ranem, specjaliści techniczni usuwali wszelkie przytarcia i zmatowienia pokrycia kadłuba i skrzydeł. Na szczęście poważniejszych uszkodzeń nie było, co oznacza, że i lotnicza młodzież nauczyła się dobrze lądować w terenie przygodnym na szybowcach o ponad dwudziestometrowej rozpiętości.

Andrzej Ignaczak, II miejsce w klasie standard.

Mariusz Poźniak, II miejsce w klasie otwartej. Zdjęcia: Bernard Koszewski (2)

Młodzi szybownicy odnieśli sukcesy również w klasie standard. Dla tej klasy, a więc i dla uczestniczek Szybowcowych Mistrzostw Polski Kobiet, kierownik sportowy zaplanował przelot prędkościowy po trasie trójkąta 247 km Leszno — Lewków — Zagórów — Leszno, również zamieniony na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie. Najlepszymi byli tu Waldemar Jaworski i Arkady Zapolski, którym udało się pokonać blisko połowę trasy. W grupie kobiet najlepszy wynik uzyskała Krystyna Antczak (127 km).

Nadciągające deszcze przesunęły rozgrywanie dalszych konkurencji o dwa dni. Tym razem zarówno organizatorzy mistrzostw, jak i zawodnicy, zaczęli już poważnie niepokoić się o losy dwóch ogólnopolskich imprez szybowcowych. Czy uda się spełnić regulaminowy wymóg i przeprowadzić przynajmniej cztery konkurencje, aby mistrzostwa mogły być uznane za rozegrane?

Trzecie konkurencje odbyły się w piątek 26 czerwca, do zakończenia mistrzostw pozostały zaledwie dwa dni. I znów przeloty prędkościowe po trasie trójkąta 250 km dla klasy otwartej (Leszno — Oleśnica — Lewków — Leszno) i docelowo-powrotnej 186 km dla klasy standard i kobiet (Leszno — Lewków — Leszno) zostały zamienione na przeloty odległościowe po wyznaczonej trasie.

W najkorzystniejszej sytuacji znaleźli się ci, którzy odeszli na trasę pierwsi. Tak postąpili w tym dniu zawodnicy niemieccy w klasie otwartej — Heimann, Barwick i Klose oraz nasz doświadczony szybownik Julian Ziobro. W okolicach Ostrowa Wlkp. natrafili oni na znośne jeszcze warunki, które stwarzały nadzieję na uzyskanie przez nich wysokiej punktacji. Zwyciężył jednak Mariusz Poźniak, który po tej konkurencji umocnił się na pozycji lidera. Dobrze polecieli również Stanisław Kluk, Paweł Frąckowiak, Stanisław Stachurski i Janusz Gogała, za którymi na pozycjach od szóstej do ósmej uplasowali się trzej Niemcy. I znów w drugiej dziesiątce znaleźli się ci, którzy w poprzednich latach tworzyli czołówki mistrzostw.

Mało mogli zarobić, ale i niewiele stracić zawodnicy klasy standard. Na skutek dużych odchyleń od osi trasy, najlepszy z nich w tej konkurencji, Andrzej Ignaczak, za przelot o długości 141 km uzyskał 22 punkty, Piotr Wojda za 68 km — tylko 5 punktów. Kto przeleciał mniej niż 45 km, w ogóle nic nie zdobył.

Z powodu nieuzyskania wymaganego minimum (przebycie odległości stu kilometrów przez 25 procent zawodniczek), konkurencja kobiet w tym dniu nie została zaliczona.

Nadeszła sobota, 27 dzień czerwca. Na porannej odprawie trener Dankowski zaapelował do zawodników, aby pomogli w montowaniu tych szybowców, które zostały przywiezione w nocy wózkami transportowymi. Wstępna decyzja podjęta w oparciu o niezbyt obiecującą prognozę brzmiała: oczekujemy do godziny 13, a potem albo — albo...

Starsi szybownicy, którzy przywykli do tego, że pierwsze konkurencje z reguły były rozgrywane w dniu otwarcia mistrzostw, a ostatnie w przededniu ich zakończenia, wyrażali dość głośno pogląd, aby w tej sytuacji, kiedy nie ma nadziei na rozegranie w sobotę czwartych konkurencji, uznać XXVI Szybowcowe Mistrzostwa Polski za nierozegrane, a zawodników odesłać do domu.

Zgoła inny pogląd reprezentowali młodzi, szczególnie ci, którym czwarta konkurencja mogła przynieść tytuły mistrzowskie i wicemistrzowskie. Ich argument był prosty: skoro pozostała jeszcze niedziela, 28 czerwca, to należy ją wykorzystać na zawodnicze loty, a zakończenie przesunąć na godziny wieczorne. W odpowiedzi na to stara kadra użyła argumentu, że w poniedziałek trzeba stawić się już do pracy, martwiono się o i za Mirosława Królikowskiego, który wczesnym, poniedziałkowym rankiem miał lecieć do Nowego Jorku... jednym słowem wystąpiła sprzeczność interesów i nieantagonistyczny konflikt między tymi, którzy starali się utrzymać w nie zmienionym składzie w kadrze narodowej a między tymi, którzy w przyszłym roku chcieli zająć ich miejsca.

Sprawę rozstrzygnęła komisja sportowa mistrzostw, której członkowie starali się najpierw wytłumaczyć wszystkim, że zbyt emocjonalne podejście do problemu nic nie pomoże, a następnie przekonać, że jeśli poniesiono tyle kosztów i włożono ogrom zwykłego, ludzkiego wysiłku w rozegranie dotychczasowych konkurencji, to nie moż-

DOKOŃCZENIE NA STR. 14

WYNIKI XXVI SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW POLSKI
Leszno 14–28 czerwca 1981

miejsce	imię i nazwisko	aeroklub	szybowiec	punkty
	KLASA OTWARTA			
1.	Paweł FRĄCKOWIAK	Poznański	Jantar 1	3.456
2.	Mariusz POŹNIAK	Leszczyński	Jantar 1	3.447
3.	Stanisław KLUK	Stalowowolski	Jantar 2B	3.379
4.	Janusz GOGAŁA	Wrocławski	Jantar 2	3.255
5.	Janusz CENTKA	Leszczyński	Jantar 2B	3.253
6.	Stanisław STACHURSKI	Stalowowolski	Jantar 1	3.190
7.	Johannes BARWICK	NRD	Jantar 2B	3.101
8.	Jacek DANKOWSKI	Leszczyński	Jantar 1	2.889
9.	Romuald SZAMKOŁOWICZ	Szczeciński	Jantar 1	2.752
10.	Horst HEIMANN	NRD	Jantar 2B	2.679
11.	Stanisław ZIENTEK	Bielsko-Bialski	Jantar 1	2.627
12.	Heinz-Peter KLOSE	NRD	Jantar 2B	2.568
13.	Mirosław KRÓLIKOWSKI	Leszczyński	Jantar 2B	2.388
14.	Julian ZIOBRO	Podkarpacki	Jantar 2B	2.245
15.	Adam SIKORA	Ziemi Lubuskiej	Jantar 2B	2.238
16.	Andrzej ŚMIELKIEWICZ	Bielsko-Bialski	Jantar 1	2.191
17.	Henryk MUSZCZYŃSKI	Leszczyński	Jantar 2B	2.119
18.	Stanisław WUJCZAK	Leszczyński	Jantar 2B	2.063
	KLASA STANDARD			
1.	Arkady ZAPOLSKI	Pomorski	Jantar ST.	2.272
2.	Andrzej IGNACZAK	Wrocławski	,, ,,	2.245
3.	Piotr WOJDA	Białostocki	,, ,,	2.173
4.	Janusz TRZECIAK	Rzeszowski	,, ,,	2.090
5.	Waldemar JAWORSKI	Robotn. Świdnik	,, ,,	1.978
6.	Stanisław WITEK	Wrocławski	Jantar St.	1.968
7.	Henryk POŹNIAK	Stalowowolski	,,	1.934;
8.	Mariusz WINNY	Leszczyński	,,	1.923
9.	Bożena DEMCZENKO	Zagłębia Miedziowego — Lubin	,,	1.922;
10.	Henryk TOBOŁA	Ziemi Piotrkows.	,,	1.905
11.	Marek KAMOŚ	Poznański	,,	1.893
12.	Franciszek KĘPKA	Bielsko-Bialski	,,	1.870
13.	Adela DANKOWSKA	Leszczyński	,,	1.804
14.	Henryk SOSNOWSKI	Białostocki	,,	1.786
15.	Hanna BADURA	Bielsko-Bialski	,,	1.672
16.	Michał KRAKOWCZYK	Rybn Okr. Węgl.	,,	1.484
17.	Wieńczysław WIECZORKIEWICZ	Jeleniogórski	,,	1,473
18.	Krzysztof ŁUNIEWSKI	Warmińsko-Mazur.	,,	1.429
19.	Roman KARBOLEWSKI	Ostrowski	,,	1.424
20.	Jürgen WÖRDEHOFF	NRD	,,	1.377
21.	Edmund JANOWSKI	Pomorski	,,	1.315
22.	Wilfield SCHUBERT	NRD	,,	1.037
23.	Maksymiliana PASZYC	Wrocławski	,,	860

WYNIKI V SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW POLSKI KOBIET

1.	Bożena DEMCZENKO	Zagłębia Miedziowego Lubin	Jantar St.	2.041
2.	Lidia WUSATOWSKA	Robotn. Mielec	,,	1.909
3.	Adela DANKOWSKA	Leszczyński	,,	1.752
4.	Hanna BADURA	Bielsko-Bialski	,,	1.537
5.	Lucyna KRZYWONOS	Warszawski	,,	1.526
6.	Halina RYNKIEWICZ	Warszawski	,,	1.498
7—8.	Irmgard MORGNER	NRD	,,	1.358
7—8.	Monika WARSTAT	NRD	,,	1.358
9.	Elżbieta SZYMCZAK	Łódzki	,,	1.353
10.	Krystyna ANTCZAK	Łódzki	,,	1.029
11.	Urszula WOJDA	Białostocki	,,	703
12.	Barbara WRONA	Ziemi Lubuskiej	,,	648
13.	Maksymiliana PASZYC	Wrocławski	,,	588

ADAM KUROWSKI

LOTNICY PODZIEMIA

Publikujemy poniżej opracowanie składające się z dwóch części (I — Zamierzenia i przygotowania; II — Powstanie), które stanowi próbę odpowiedzi na wiele nurtujących spraw dotyczących zarówno lotników podziemia jak i pomocy lotniczej dla Powstania Warszawskiego. Nie jest ona, rzecz jasna, odpowiedzią na wszystkie pytania; nie ma także charakteru monografii działalności lotników polskich w okresie okupacji hitlerowskiej. Materiał ten nie obejmuje też pomocy, jakiej udzieliły walczącej Warszawie Armia Radziecka i Ludowe Wojsko Polskie, o czym pisaliśmy oddzielnie wcześniej m.in. w SP nr 30 z 28 lipca 1974 r.

Opracowanie to przygotowane zostało w swoim czasie na prośbę naszej redakcji przez nieżyjącego już płk. dypl. nawig. Adama Kurowskiego, pełniącego w latach 1941—1944 funkcję zastępcy Wydziału Lotniczego Komendy Głównej Armii Krajowej. Drukiem ukazuje się ono po raz pierwszy.

Redakcja

Część I. ZAMIERZENIA I PRZYGOTOWANIA

Po ustaniu walk z Niemcami w 1939 r. i przejściu w mroki okupacji, na terenie całego kraju pozostało wielu lotników. Większość z nich przystąpiła do pracy konspiracyjnej. Lotnicy wojskowi po pewnym czasie znaleźli się siłą faktu przeważnie w Związku Walki Zbrojnej, a później w Armii Krajowej. Początkowo ich działalność nie była skoordynowana. Wiosną 1941 r. z inicjatywy „Erazma" (płk dypl. **Stanisław Tatar)** w Komendzie Głównej AK (KG AK) powstaje Wydział Lotniczy noszący kolejno kryptonimy: 52, 64, KGL. Na czele wydziału[1]) stanął „Dyrektor", Zadaniem KGL, ogólnie mówiąc, było zorganizowanie i wyszkolenie lotników rozproszonych w terenie oraz przygotowanie pomocy lotniczej na wypadek powstania.

Trzeba przypomnieć, że na wszystkich przygotowaniach do powstania, które miało objąć cały kraj, zaciążyły wypadki... z 1918 r., kiedy to rozbity już Wehrmacht dał się łatwo rozbroić na terenach Polski i w parę dni został unicestwiony. Nikt nie przypuszczał, że obecnie planowane powstanie nastąpi w zgoła innych warunkach. Na tak optymistycznym podłożu powstał plan powstania ogólnego, który jesienią 1941 r. został przez KG AK przesłany do Londynu. Plan przewidywał wsparcie powstania lotnictwem, dostarczenie dla powstania wojsk z Zachodu oraz zapewnienie krajowi niezbędnego zaopatrzenia w broń i materiały.

Zarówno KG AK jak i sztab Naczelnego Wodza (NW) w Londynie wyobrażały sobie, że „wsparcie powstania lotnictwem" będzie polegało na zwalczaniu przez lotnictwo bombowe wskazanych celów w Polsce oraz lądowaniu dywizjonów lotnictwa myśliwskiego na zdobytych przez powstańców lotniskach w kraju i na działalności ich z tych lotnisk.

Dużą pomocą dla rozwoju KGL byli skoczkowie spadochronowi, doskonale przeszkoleni w swoim fachu w W. Brytanii. Zrzuty skoczków rozpoczęły się w listopadzie 1941 r. (z wyjątkiem jednego zrzutu próbnego 15/16 lutego 1940 r.), ale do końca 1942 r .zrzucono ich dla lotnictwa czterech. Najliczniejsza była tzw. ekipa „Rudego", zrzucona w styczniu 1943 r., a potem duża grupa — w kwietniu 1944 r., której ponad połowę stanowili fachowcy łączności lotniczej (patrz personalia). Dla zobrazowania wszechstronnej działalności KGL podaję jego organizację z kwietnia 1943 r., która przetrwała już do końca okupacji (schemat 1). Ekipa „Rudego" miała według opinii Zachodu „zbadać możliwości niesienia pomocy powstaniu", natrafiła jednak na już całkowicie ukształtowaną organizację lotnictwa konspiracyjnego i tylko ją zasiliła.

„Rudy" w okresie pobytu w Polsce, tj. od II.1943 r. do V.1944 r., pełnił funkcję nadrzędną nad KGL. Znając stosunki brytyjskie, mógł skorygować żądania kraju i odwrotnie — łatwiej mu było wytłumaczyć Brytyjczykom i władzom polskim na Zachodzie, jakiej pomocy Polska potrzebuje. „Dyrektor" czuwał nad całością działalności KGL. „Artur" załatwiał sprawy koncepcyjne, wynikające z podanego już planu pomocy lotniczej w powstaniu. Trzeba nadmienić, że w tym względzie już w maju 1942 r. KGL uczciwie zameldował, że działania operacyjne lotnictwa na rzecz powstania będą możliwe tylko wtedy, gdy bazy wspierającego lotnictwa znajdą się nie dalej niż 600—700 km od centrum Polski. „Artur" uzgadniał wszystkie sprawy z działem organizacyjnym i łączności.

W dziedzinie organizacyjnej obsadzono wszystkie Okręgi Wojskowe AK delegatami lotnictwa, co ułatwiało tworzenie jednostek w terenie. W zależności od skupienia lotników w danym rejonie, na przełomie 1942—43 r. utworzono następujące jednostki: tzw. Bazy Lotnicze „Okęcie", „Dęblin" i „Kraków" oraz tzw. Oddziały Lotniskowe (OL) „Gocławek", „Lublin", „Biała Podlaska", „Radom", „Częstochowa".

Zadaniem jednostek lotniczych na wypadek powstania było jak najszybsze zagospodarowanie lotnisk zdobytych przez powstańców oraz obsługa dywizjonów polskich, gdyby doszło do ich lądowania. Bazy liczyły po kilkadziesiąt ludzi (największa Baza „Okęcie — 14 oficerów i ok. 180 podoficerów i szeregowych); OL miały po ok. 30 ludzi i były przeznaczone na mniejsze lotniska (ewent. polowe). Prócz lotników wojskowych do jednostek lotniczych szeroką ławą zaciągała się młodzież, która nie zdążyła wziąć udziału w walkach 1939 r. (Duże zasługi położył „Perć", osobiście kontrolując pracę delegatów okręgowych oraz organizowane przez nich jednostki w terenie. Były to wyjazdy szczególnie niebezpieczne).

Praca działu wywiadowczego polegała na pobieraniu z Oddziału II KG materiałów odnoszących się do lotnictwa niemieckiego, przerabianiu ich na język sztabowy, wykonaniu szkiców przez grafika oraz sporządzaniu mikrofilmów **(Wacław Sikorowski**, b. fotograf 1 Pułku Lotniczego w Warszawie). Mikrofilmy wysyłano do Londynu przez kurierów, a później przez „Most".

Łączność była silną stroną organizacji KGL. Miała dwie radiostacje nadawczo-odbiorcze na Londyn oraz sieć łączności lotniskowej w kraju na wypadek powstania. Wytwarzano również własny sprzęt radiowy („Żak"). Dzięki skoczkom zrzuconym wiosną 1944 r. miała wyśmienitą obsadę fachową[2]). Na czele wyszkolenia stał świetny długoletni pedagog „Wojciech", mając kilkunastu pomocników-instruktorów. „Władˮ z pomocą jednej z radiostacji nadawał codziennie do Londynu komunikaty meteorologiczne. Pluton szturmowy był najlepiej uzbrojonym oddziałem lotniczym. Pozostawał w dyspozycji „Rudego", a po jego odlocie wszedł w skład Bazy „Okęcie". Wyszkoleniem lotniczym plutonu zajmował się „Żubr". Działalności „Mostu" nie opisuję — jest na ogół znana z innych publikacji. (Na schemacie uwidocznione 3 lądowania i podane pseudonimy oficerów startowych). Ostatni skoczkowie zrzuceni w kwietniu 1944 r., nie wykazani w schemacie, objęli stanowiska: „Kadłub" — dowództwo bazy „Okęcie", „Orczyk" delegowany do OW „Lublin" na miejsce „spalonego" „Jacka", „Aktor" wszedł do działu wywiadowczego na miejsce „Liberatora", aresztowanego przez Niemców.

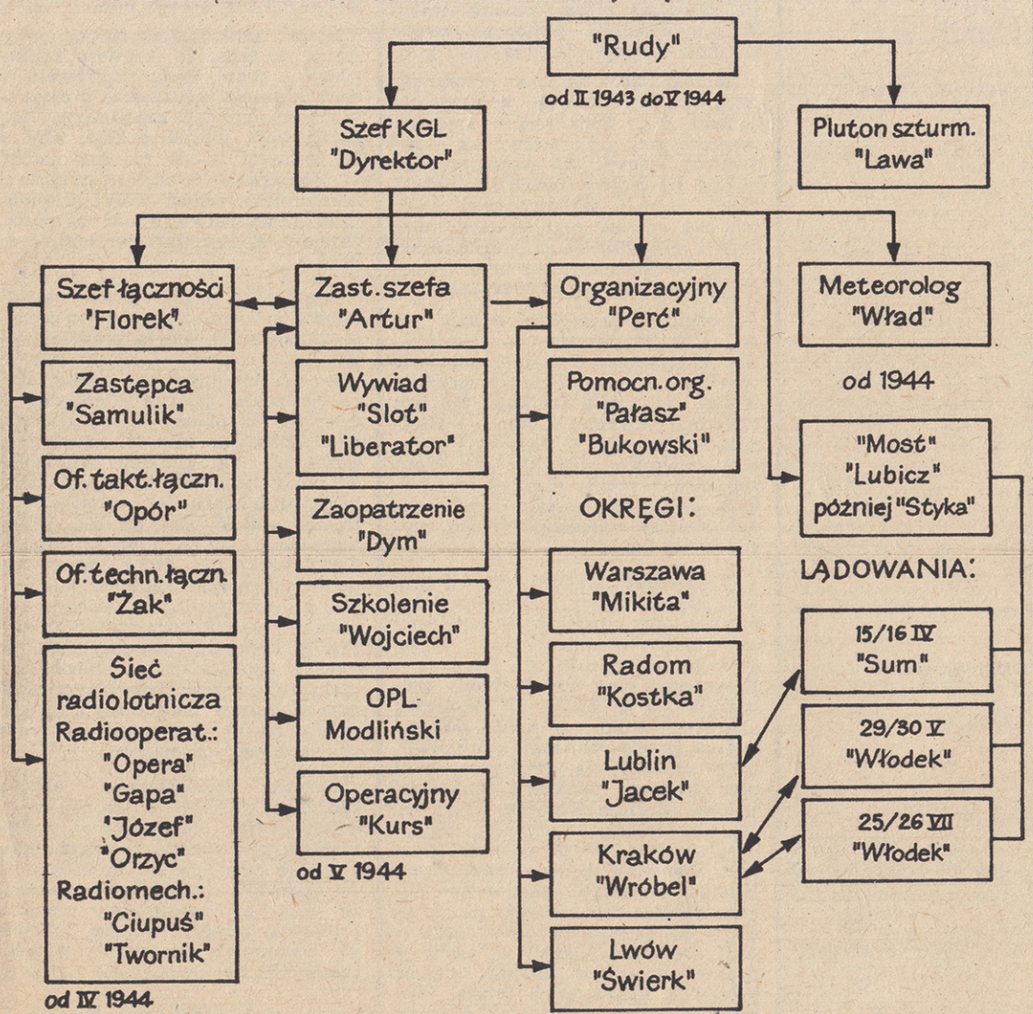
Wszyscy członkowie KGL pracowali z wielkim samozaparciem. Skoczkowie, którzy trafili od razu w tak odmienne warunki — jakby do innego świata — przez jakiś czas byli kompletnie oszołomieni, później jednak jako dobrze wyszkoleni fachowcy znakomicie uzupełniali dotychczasowy personel.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje także praca łączniczek KGL. Codziennie obładowane kompromitującym materiałem przemierzały ulice miasta. Nie wymienie ich wszystkich. Łączniczką „Dyrektora" w górze była „Fela" **(Józefa Przybylska);** „Artura" i również „Dyrektora" — wszechobylska i niezwykle aktywna „Wanda" **(Halszka Szołdrska);** „Mikity" i „Rudego" — „Rela" **(Bogda Wojtasiewicz);** Most obsługiwały „Ala" **(Barbara Leszczyńska)** i „Wera" (?). W łączności pracowały „Olga" **(Lila Nowakowa),** „Roma" (?), „Irena" **(Józefa Domurat),** „Halina" **(Helena Malewska),** „Ela" (?), przenoszące często radiostacje i ich części ze zrzutów i przy zmianie lokalizacji. Poza tym działały w innych komórkach „Myszka" **(Zbigniewa Fleszyńska),** „Hanka" (?), druga „Irena" **(Helena Ullman)** i in. Wszystkie one wykazywały niesamowitą odwagę, graniczącą nieraz z szaleństwem. Na przykład, „Rela", wskutek konieczności natychmiastowego opróżnienia zagrożonego magazynu pełnego broni i materiałów, „przetargała" na przestrzeni ponad kilometra naraz 10 paczek, przenosząc po dwie na odległość wzroku i wracając po następne. Nikt jej z tym majdanem nie zatrzymał, choć działo się to w dzień, częściowo na ruchliwych ulicach.

Oczywiście KGL ponosił straty w ludziach. Pierwszy wpadł przez własną lekkomyślność „Jan". Pobierał wtedy materiały z wywiadu KG dotyczące lotnisk niemieckich. Został zatrzymany na ulicy dlatego tylko, że szedł po godzinie

CIĄG DALSZY NA STR. 11

SCHEMAT WYDZIAŁU LOTNICZEGO KG AK (KGL)



LOT nowiny

Nr 230
lipiec
1981

UCZMY SIĘ OD SZWEDÓW

Po pięciu latach kierowania placówką PLL LOT w Sztokholmie wrócił do kraju Andrzej Bojańczyk. „Z tarczą", gdyż jego praca została oceniona wysoko. Placówka i linia przynoszą wcale niemały zysk, a rola ich w ostatnich latach wzrosła.

— Jak pan ocenia swoją pracę? — z tym pytaniem nasza redakcja zwróciła się do pana Bojańczyka.

— Trudno oceniać samego siebie. Po prostu wykonywałem swoje obowiązki. Efekty pracy na takim stanowisku, zajmowanym tam przeze mnie, najlepiej wyrażają się w kwotach zarobionych przez przedsiębiorstwo. Linia Warszawa — Sztokholm — Warszawa przynosi roczne wpływy w wysokości 1,8 mln dol.

— A z tego, ile czystego zysku?

— Dokładnie nie pamiętam: szacuję na ok. 200 tys. dol.

— Czy więcej nie można byłoby zarobić?

— Owszem. Wymaga to jednak zmiany systemu gospodarowania w przedsiębiorstwie. Uważam, że placówki powinny przejść na własny rozrachunek. Byłaby wtedy jaśniejsza sytuacja co do tego, które biura i linie są dochodowe, a tym samym naprawdę potrzebne. Kierownik placówki miałby wówczas znacznie większą swobodę manewru. W Sztokholmie nie mogłem wykorzystać wszelkich możliwości sprzedaży miejsc, gdyż było nas na placówce za mało; jej personel powinien być większy. Niemal w ogóle nie miałem pieniędzy na reklamę. A przecież bez niej rozwijanie działalności handlowej jest niemożliwe. Sądzę, że gdybym mógł te problemy sam rozwiązywać, zyski z tej linii byłyby dwukrotnie większe.

— Czyżby? Byłoby tak dużo chętnych na rejsy naszymi samolotami?

— Szwedzi najbardziej sobie cenią usługi PLL LOT spośród przewoźników socjalistycznych. Gwarantujemy odpowiedni standard obsługi. O tej opinii świadczy fakt, że w ciągu ostatniego roku, mimo wydarzeń w naszym kraju, liczba Szwedów podróżujących liniami PLL LOT do Polski nie zmniejszyła się. Nastąpił natomiast spadek liczby podróży Polaków do naszego północnego sąsiada. Ale to jest już skutkiem ograniczenia obrotów handlowych.

Sądzę też, że więcej Szwedów latałoby samolotami PLL LOT do różnych państw, z krótkim pobytem np. w Warszawie, gdyby nie Okęcie. Trudno bowiem, aby pasażerowie mieli ochotę stać w gigantycznych kolejkach do odprawy celnej i paszportowej. Odstraszają ich także koszty pobytu w Polsce. Za dwudniowy weekend w Warszawie Szwed musi płacić 300 dolarów, a przecież za taką samą sumę może on spędzić 10 dni na Majorce. Poza tym „wąskim gardłem" w rozwoju naszych usług dla Szwedów są samoloty. Poczciwe Tu-134 niezbyt odpowiadają tamtejszym podróżnym, skoro za mniej więcej taką samą cenę mogą oni lecieć dużo bardziej luksusowym DC-9. Ten ostatni typ samolotów jest zresztą wycofywany w SAS z eksploatacji. Zamiast nich wchodzą tam do użytku Airbusy.

— Skoro mowa o SAS — jak przebiega współpraca ze szwedzkim przewoźnikiem?

— Znakomicie. SAS jest partnerem uczciwym, rzetelnym i życzliwym. Świadczyli nam np. bezpłatne usługi szkoleniowe.

— Jakie?

— Chodziło o podniesienie kwalifikacji naszych pilotów w zakresie prowadzenia rozmów z wieżą podczas lądowania. Dotyczyło to też np. obsługi żywnościowej. Rzetelność wyraża się m. in. w tym, że placówki SAS, reprezentujące nasze interesy poza Sztokholmem, nie preferują swoich linii naszym kosztem.

— Jak pan ocenia tego przewoźnika?

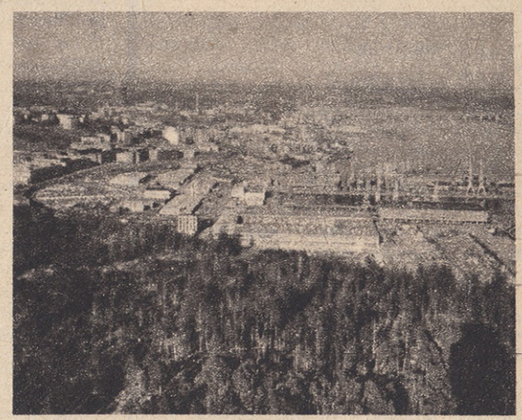
— Uważam go za jednego z najlepszych na świecie. Możemy im pozazdrościć organizacji pracy i troski o pasażera. Sam tego doświadczyłem. Podczas rejsu samolotem SAS pękła moja walizka. Sprawę załatwiono błyskawicznie; najdłuższą częścią operacji było wybieranie przeze mnie nowej walizki, oferowanej mi przez Szwedów. Gdybym był obsługiwany przez LOT, to niestety trwałoby to co najmniej pół roku. I to z jakimi korowodami! Po prostu PLL LOT obowiązują nonsensowne przepisy w sprawie dochodzenia roszczeń przez pasażera.

Szybka jest również obsługa przy kasach, a to dzięki mechanizacji procesu wystawiania biletów. Imponuje mi ich troska o sprzęt, zwłaszcza pod kątem bezpieczeństwa. Kupowane przez siebie samoloty, a właściwie kadłuby, sami wyposażają, dostosowując do własnych, bardzo surowych przepisów z zakresu bezpieczeństwa.

— Warto więc skorzystać ze szwedzkich wzorów?

— Na pewno. Możemy wykorzystać niektóre ich doświadczenia, zwłaszcza teraz, kiedy PLL LOT przechodzą głębokie przeobrażenia.

Rozmawiał: M. G.



W Sztokholmie biuro miejskie LOTU mieści się przy ulicy Sveavegen. Lotnisko nosi nazwę Arlanda.

SONDA

GDAŃSK -HAMBURG

DO GDAŃSKA NA WEEKEND I NIE TYLKO

Od piątku 3 kwietnia br., dwa razy w tygodniu, samoloty relacji Warszawa—Hamburg lądują w Gdańsku. Tym samym zrealizowany został, zgłoszony przed kilku laty zamysł, by również w komunikacji międzynarodowej usprawnić kontakty między miastami utrzymującymi ze sobą coraz aktywniejsze stosunki kulturalne i społeczne. Dla Gdańska jest to nie tylko zbliżenie do Hamburga, ale przede wszystkim do Bremy, z którą więzi są szczególnie aktywne.

Jakie są praktyczne strony nowego połączenia lotniczego, mówi nam **dyrektor gdańskiego Orbisu p. WOJCIECH LAUER:**

Na wstępie godnym podkreślenia jest fakt, że w poprzednich okresach sezonu letniego przyjmowaliśmy na Wybrzeżu grupy gości z RFN, liczące w sumie ok. 6 tys. osób. Korzystali oni przede wszystkim z połączenia promowego bardzo dogodnej oferty TT-Linie. Pod koniec ubiegłego roku okazało się jednak, że rejsy promu Robin Hood na najbliższy sezon zostaną zawieszone. Oferta LOTU trafiła więc w „dwunastkę".

Faktem jest, że z propozycjami zgłosiliśmy się już dość późno, gdy katalogi większości współpracujących z nami RFN-owskich biur podróży znajdowały się w drukarniach. Niemniej jednak propozycje, o których za chwilę powiem, znalazły uznanie. Mam tu na myśli kilka wariantów pobytu na Wybrzeżu: 3-dniowy w Trójmieście lub z wizytą na Pojezierzu Mazurskim, tygodniowy lub 5-dniowy, a także z uwzględnieniem celu pobytu: turystyczny i „konferencyjny".

Jak już wspomniałem, do starań o turystów i akwizycji przystąpiliśmy stosunkowo późno, ale dzięki dobrej współpracy z LOTEM staramy się stworzyć cały pakiet usług zarówno dla tych turystów zbiorowych, jak i indywidualnych. Wiadomo np., że pewna część pasażerów Robin Hooda przyjeżdżała do nas z własnymi samochodami. Obecnie zamierzamy zrekompensować im ten brak poprzez podstawianie pod dworzec lotniczy samochodów w systemie Rent a car. Proponujemy także „wczasy w siodle", weekendy w zajazdach atrakcyjnie położonych na Kaszubach, nie mówiąc już o innych rozrywkach, które są oczywiste przy tego typu imprezach.

Jak oceniam dotychczasowe kontakty z LOTEM? Bardzo wysoko. Dotyczy to zarówno oddziału przedsiębiorstwa w Gdańsku jak i samej centrali, a także w przedstawicielstwie PLL LOT w Hamburgu. Zdaję sobie sprawę z faktu, że początki są zawsze trudne, zwłaszcza w obecnej sytuacji. Niemniej jednak wierzę, że połączenie Gdańska z Hamburgiem powinno być korzystne zarówno dla Orbisu, jak i LOTU. Myślę, że nie od rzeczy będzie przy tej okazji jeszcze raz przypomnieć o ciągle nie załatwionej sprawie pomieszczeń odprawy pasażerów w ruchu zagranicznym na lotnisku w Rębiechowie. Rozumiem wszystkie obiektywne przyczyny obecnego stanu rzeczy, niemniej jednak... powiem krótko: stan permanentnej prowizorki na największym po Warszawie lotnisku w kraju nie powinien trwać tak długo.

Rozmawiał:
ADAM GRZYBOWSKI

Każde nowe połączenie wymaga badań marketingowych, a ich celem jest zmniejszenie ryzyka handlowego nowego przedsięwzięcia do minimum. Żadne badanie bowiem takiego ryzyka nie eliminuje. Dopiero w konfrontacji z życiem można określić czy decyzja była słuszna. Warszawa — Hamburg było takim połączeniem, które dawało przedsiębiorstwu LOTU więcej wpływów niż satysfakcji. Z linią do Frankfurtu porównywania nie wytrzymywało, bo trudno porównywać słonia do mrówki. W porównaniu do innych połączeń linia wychodziła na swoje i dawała zupełnie przyzwoity zysk. Decyzja zmiany konfiguracji do Hamburga przez podwiązanie Gdańska była decyzją człowieka, który może ma i spokój, ale nie ma satysfakcji.

3 kwietnia 1981 roku stało się. Na lotnisku w Gdańsku wylądował samolot typu Tu-134A, inaugurując nowe międzynarodowe połączenie między Gdańskiem a Hamburgiem. Miastu przybyła nowa linia... a LOTOWI pasażerowie.

Inauguracja przebiegła zgodnie z tradycją. Było uroczyście, może trochę skromniej niż kiedyś, ale pierwsi pasażerowie otrzymali kwiaty i drobne upominki od dyrekcji przedsiębiorstwa. Dział Reklamy przygotował okolicznościową nalepkę, na której plastyk LOTU Zbigniew Malicki przedstawił żaglowiec z dwoma masztami, symbolizujący to co najbardziej charakterystyczne dla obu miast portowych.

Szef placówki PLL LOT w Gdańsku, Edward Kolendo, wielce zasłużony, długoletni pracownik PLL LOT, który przecież wiele widział, był podekscytowany i dwoił się i troił dopilnowując wszystkiego, co było co prawda przygotowane, ale prawdziwy gospodarz wie, że strzeżonego Pan Bóg strzeże.

Pierwszą pasażerką była pani Lidia Dąbrowska-Zając, mieszkanka Gdyni, która udawała się do Hamburga w celach prywatnych.

Kiedy samolot w barwach LOTU startował z Warszawy biorąc kierunek na Gdańsk, w porcie lotniczym Rębiechowo położonym o 14 km od centrum miasta odbywała się konferencja prasowa z dziennikarzami, reprezentującymi gdańskie ośrodki masowego przekazu. Było to jeszcze jedno potwierdzenie, że lotnictwo zawsze stanowi tę dziedzinę życia, która uskrzydla do dyskusji nawet w okresie, kiedy dzieje się tyle ważnych rzeczy.

Gdańsk zna swoją historyczną i gospodarczą wartość i chce być poważnym międzynarodowym ośrodkiem. Dyskutowano więc co zrobiono, czego nie zrobino, ale przede wszystkim co należy zrobić, aby lotnisko osiągnęło standard europejski nie tylko z nazwy. Jako port zapasowy dla Warszawy stanowi wizytówkę naszego kraju również dla pasażerów, którzy w programie pobytu Gdańska nie uwzględnili. Na drodze do realizacji tych planów tkwią dwa zasadnicze problemy: adaptacja i dobudowa segmentu hali dworca oraz przedłużenie pasa z 2800 m do 3600 m. Koszt inwestycji szacuje się na około 350 mln złotych, nie jest to więc suma astronomicznie wysoka.

Jeżeli do tego dodać biuro miejskie, funkcjonalne, nowoczesne i ładne, o standardzie naprawdę światowym, to jest jakaś nuta optymizmu.

Zakończenie też będzie optymistyczne. Od momentu zmiany konfiguracji przewozy pasażerskie między Warszawą i Hamburgiem wzrosły. Być może niedługo będzie można stwierdzić, że LOT na tej linii obok wpływów ma satysfakcję. Satysfakcję z korzyścią dla wszystkich.

MSK

NA ZDJĘCIACH: 1. Załoga rejsu inauguracyjnego w Hamburgu: kpt. Stefan Jochemczyk, II pilot Tadeusz Koterla, nawigator Jerzy Dziadecki, mechanik Edward Radomski, mechanik Wojciech Kopeć, stewardesy Jadwiga Lubryczyńska Hanna Guściora, Danuta Brzoza. 2. Okolicznościowa plakietka. 3. Konferencja prasowa w Gdańsku. 4. Pierwsza pasażerka z Hamburga p. Skrzypczak i przedstawiciel dyrekcji PLL LOT Br. Klimaszewski. 5. Pierwsza pasażerka z Gdańska p. Lidia Dąbrowska-Zając ze stewardesą LOTU J. Lubryczyńską.

1

2

3

4

5

SONDA

WARSZAWA – – HAMBURG W NOWEJ KONFIGURACJI

JÓZEF WIŚNIEWSKI – kierownik działu akwizycji pasażerskiej PLL LOT

Zacznijmy może od początków, czyli od połączenia lotniczego Warszawa–Hamburg, które otwieraliśmy w 1972 roku. Wyniki handlowe tej linii, aczkolwiek dodatnie, nie zadowalają nas jednak. Są one słabsze od wyników handlowych przeciętnego połączenia międzynarodowego LOTU.

Badania rynku wykazały, że zmiana konfiguracji linii na trasie Warszawa–Gdańsk–Hamburg winna spowodować poprawę dotychczasowych wyników handlowych. Tezę tę opieram na następujących przesłankach:

Istnieje znaczny potencjał ruchu turystycznego z północnych rejonów RFN do Gdańska i na Mazury. Szacujemy, że w sezonie lato '81 winniśmy przewieźć minimum 600 turystów w ramach akcji weekendowej do Gdańska. Wspólna akcja weekendowa LOT–ORBIS–Hapag Lloyd Hamburg rozpoczęła się w maju br.

Mamy możliwość przejęcia ruchu służbowego i prywatnego z Hamburga do Gdańska. Szacujemy go na min. 200–300 osób w sezonie letnim.

Spodziewamy się również znacznego zapotrzebowania na przeloty z Gdańska do Hamburga ze strony turysty polskiego – odwiedzanie rodzin i znajomych oraz ruchu służbowego – rozwinięta współpraca handlowa, przemysłowa i kulturalna między Gdańskiem i Hamburgiem oraz Bremą.

W 1981 r. została zawieszona linia promowa Travemuende k. Hamburga – Gdańsk, co sprzyjać będzie zwiększeniu zapotrzebowania na przewozy lotnicze.

Jednym z podstawowych argumentów za uruchomieniem nowej konfiguracji do Hamburga był fakt, że ORBIS zwiększył liczbę miejsc noclegowych w Trójmieście i na Mazurach. Turysta z RFN ma wysokie wymagania odnośnie usług hotelowych i w ogóle turystycznych. Nowe hotele w Jelitkowie i Mrągowie w pełni zadowalają te wymogi.

I.T.

PRZED UROCZYSTYM CHRZTEM

Tabor latający Polskich Linii Lotniczych LOT wzbogacił się o kolejny, transkontynentalny samolot typu IŁ-62M. Zgodnie z przyjętym w PLL LOT zwyczajem, samolot ten otrzymał imię jednego z wielkich Polaków. Tym razem jest to generał Władysław SIKORSKI. Uroczysty akt chrztu odbył się na lotnisku Okęcie dnia 2 lipca 1981 roku. Ojcem chrzestnym był kpt. Klemens Długaszewski — nestor polskiego lotnictwa cywilnego w Polsce. Ceremonia chrztu została włączona w harmonogram oficjalny obchodów 100 rocznicy urodzin Generała, organizowanej pod patronatem LWP. Udział wzięła Kompania Honorowa LWP.

Po akcie chrztu samolot Ił-62 SP-LBD Gen. Władysław SIKORSKI wejdzie do eksploatacji na międzynarodowych trasach LOTU.

Na zdjęciach: końcowe prace graficzno-plastyczne przy samolocie (wg. projektu artysty plastyka — A. BALCERZAKA) oraz SP-LBD w nowej szacie. Warto tu dodać, że przy okazji chrztu został wybity pamiątkowy medal z podobizną Patrona, zaprojektowany przez artystę plastyka Jerzego Markiewicza. Reportaż z uroczystości chrztu pokażemy w najbliższych „LOT-Nowinach". **I. T.**

Zdjęcie wyżej: Artysta-plastyk A. Balcerzak z żoną przy pracy.

GOŚCILIŚMY NA POKŁADZIE SAMOLOTU

Czesława Miłosza, laureata ubiegłorocznej literackiej nagrody Nobla, który przyleciał do Polski po raz pierwszy od 30-tu lat. Podczas swej wizyty, wypełnionej spotkaniami i wieczorami autorskimi, Czesław Miłosz otrzymał w KUL-u doktorat honoris causa.

KRONIKA LOTU

● 27 maja br. 101 Konferencja Samorządu Robotniczego wybrała na dyrektora przedsiębiorstwa Bronisława Klimaszewskiego i zwróci a się do ministra komunikacji o powołanie go na to stanowisko.

Konferencja Samorządu Robotniczego na 101 Sesji uchwaliła plan techniczno-ekonomiczny na 1981 rok.

Plan zakłada wzrost w stosunku do 1980 roku wpływów o 9,3%, produkcji netto o 11%, dyrektywnego należnego funduszu płac o 109,5 mln zł, rocznej płacy średnio o 14 tys. zł na jednego zatrudnionego i zatrudnienia do poziomu 6065 osób. Plan uwzględnia bardzo trudną sytuację w przewozach, jaka wytworzyła się w następstwie panującej w kraju sytuacji polityczno-gospodarczej.

Zakłada się, że w 1981 roku zmniejszeniu ulegną przewozy pasażerów o 100 tys. osób, przy czym największy spadek nastąpi w przewozach na liniach krajowych, z uwagi na okresowe zamknięcia lotnisk w Szczecinie, Koszalinie, Bydgoszczy i Krakowie. Zmniejszeniu ulegnie również praca przewozowa o 1,2%, wskaźnik wykorzystania miejsc pasażerskich i wykorzystania ciężaru handlowego samolotów.

Mimo spadku wielkości przewozowych, zwiększeniu ulegną wpływy z działalności przewozowej. Będzie to wynik działania następujących czynników:

— wzrostu taryf w 1981 roku, wzrostu taryf w 1980 roku, które podwyższane były sukcesywnie i obowiązywały tylko przez kilka miesięcy 1980 roku,

— zmiany struktury ruchu, tzn. wzrośnie udział w przewozach z rynku polskiego.

Spowoduje to wzrost wpływów jednostkowych i wpływów ogółem. Wpływy jednostkowe osiągane przez LOT za pasażerów polskich są znacznie wyższe od wpływów jednostkowych, osiąganych za tzw. pasażerów dewizowych. Zmiany struktury ruchu spowodują jednak niekorzystne wyniki dewizowe.

Zatwierdzony przez KSR plan zapewnia pełną realizację porozumień płacowych zawartych między NSZZ „Solidarność", a dyrekcją przedsiębiorstwa.

● Podstawą eksploatacji samolotów jest stałe zabezpieczenie w paliwo. Rocznie zużywamy 243 tys. ton paliwa o wartości 2,4 mld zł. Oznacza to, że **każdego dnia wydatkujemy na ten cel 6,5 mln zł.**

Wydatki na paliwo to 1/3 wszystkich kosztów przedsiębiorstwa. W paliwo zaopatrujemy się z trzech źródeł. W kraju zaopatruje nas Centrala Produktów Naftowych. W celu tankowania samolotów własnych i innych towarzystw lotniczych na rok bieżący potrzebujemy ca 131 tys ton.

W krajach socjalistycznych tankujemy ca 17 tys. ton paliwa. Zgodnie z umowami, ceny za paliwo towarzystwa lotnicze KDL ustalają wzajemnie raz na dany rok. I tak cena za paliwo z Malevem ustalona została na 215 rubli na tonę, a z Taromem 310 rubli.

W krajach II obszaru płatniczego zaopatruje nas w paliwo 18 dostawców, u których kupujemy ca 100 tys. ton, płacąc rocznie 40 mln dolarów, czyli dziennie 100 tys. dolarów.

Głównymi dostawcami są „Shell" — 45% dostaw oraz „BP" oraz „Esso".

Ceny paliwa w zależności od strony świata są różne, od 328 dolarów za tonę w Montrealu do 575 dolarów w Bombaju.

● Załoga Oddziału Obsługi Technicznej Samolotów Turbośmigłowych zobowiązała się i wykonała we własnym zakresie zabudowę na samolocie An-24 SP-LTZ rejestratora parametrów lotów MSR-12, radioodległościomierza i transpondera. Wyposażenie samolotu w te urządzenia zwiększy bezpieczeństwo lotów.

● 3 czerwca br. odbyła się Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza Zakładowej Organizacji Partyjnej w PLL LOT, na której wybrano 29-osobowy Komitet Zakładowy PZPR i Komisję Rewizyjną. Na pierwszym plenum KZ w dniu 5 czerwca 1981 roku wybrano sekretarzy i egzekutywę. I sekretarzem został Tadeusz Hajs — wybrany bezpośrednio na konferencji.

W trakcie obrad wybrano delegatów na Konferencję Warszawską w osobach Jana Zwierzyńskiego i Mariana Hajduka. Delegatem na IX Nadzwyczajny Zjazd Partii wybrany został Jan Koniuszewski, dotychczasowy I sekretarz Komitetu Zakładowego.

● Dział Zagranicznych Przewozów Towarowych PLL LOT podjął się reekspedycji paczek żywnościowych nadsyłanych z zagranicy, a przeznaczonych dla obywateli polskich. Reekspedycja polega na rozpakowaniu kontenera, powtórnego zapakowania i wysłania paczek do indywidualnych adresatów. Za każdą paczkę przedsiębiorstwo pobiera opłatę w wysokości 10 marek. Firma Grossersandhas „Wuelle" z RFN przesyła z Frankfurtu n/Menem do Warszawy naszymi samolotami 300 paczek (3 tony) tygodniowo.

Dział Akwizycji Towarowej czyni starania w celu uzyskania z Kopenhagi reekspedycji około 300 ton paczek żywnościowych.

● Przedsiębiorstwo nasze bierze udział w wystawie Polskiego Wzornictwa Przemysłowego organizowanej w Berlinie. Dział Reklamy PLL LOT przygotowuje na wystawę plansze graficzne malowania samolotów i pojazdów, fotogramy, modele samolotów, druki i wydawnictwa reklamowe.

Wystawa ma charakter objazdowy, w ciągu dwóch lat będzie prezentowana w wielu miastach Europy.

● PLL LOT zrezygnowały z uruchomienia sezonowego połączenia na trasie Warszawa — Poznań — Lille, z uwagi na zbyt małą frekwencję nie zapewniającą odpowiednich wpływów.

Samoloty miały kursować na tej linii od 27 czerwca do pierwszych dni września br.

● W roku ubiegłym wpływy ze sprzedaży wyniosły 9,2 miliarda złotych, koszt własny 7 mld zł, a wypracowany przez załogę zysk 2,1 mld zł.

Najwyższą rentowność osiągamy na liniach do krajów II obszaru płatniczego 38%, do krajów I obszaru płatniczego 18%, natomiast na liniach krajowych mamy 16% deficytu.

Rentowność przedsiębiorstwa w ub. roku była w dalszym ciągu wysoka i wyniosła 30%.

● 24 czerwca odbył się pogrzeb dra inż. Sergiusza Minorskiego, dyrektora PLL LOT w latach 1950—1957.

● Pion techniczny wprowadził do instrukcji użytkowania w PLL LOT samolotów Ił-62M opracowaną przez Biuro Konstrukcyjne im. Iliuszyna metodykę wykonywania długodystansowych lotów z tylnymi położeniami środka ciężkości samolotu.

Uzyskuje się to poprzez zachowanie 2 400 kg paliwa w zbiorniku nr 7, umieszczonym w stateczniku pionowym do momentu spadku ilości paliwa w zbiornikach głównych, umieszczonych w skrzydle do 20 tysięcy kilogramów.

Zgodnie z zapewnieniem producenta, wykonywanie lotów według tej instrukcji zmniejsza o 1,5% zużycie paliwa.

● W czerwcu przebywała w Polsce grupa przedstawicieli portugalskich biur podróży — agentów LOTU, członkowie dyrekcji Air Portugal TAP i grupa dziennikarzy portugalskich. Z tej okazji w hotelu FORUM odbyła się giełda turystyczna, na której przeprowadzono rozmowy zmierzające do zaktywizowania w najbliższym czasie ruchu pomiędzy Polską i Portugalią.

LOT NOWINY: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Tarała-Szewczyk. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak (10), A. Pawliszewski (3), H. Wesołowicz (1), M. Zarzecki (1) i arch.

CIĄG DALSZY ZE STR. 6

policyjnej. Miał przy sobie pełną tekę materiałów szpiegowskich. Zmarł w obozie Neuengamme. W lutym 1944 r. „Liberator" pojechał do Kielc, aby odwiedzić kolegę. Akurat wtedy po tego kolegę przyszło Gestapo. Obaj zostali rozstrzelani. Również przez przypadek została zatrzymana łączniczka „Ela" (?) (w zwykłej łapance). Miała przy sobie gazetkę. Zmarła w Oświęcimiu. W łapance na moście Poniatowskiego zabrano jako zakładnika kpt. pil. „Lubicza". Został rozstrzelany pod cudzym nazwiskiem. Na początku 1944 r. aresztowano ppłk. bal. **Franciszka Hynka,** ówczesnego komendanta bazy „Okęcie". Na szczęście wywieziono go do pracy pod Gdańskiem, co pozwoliło mu przeżyć okupację niemiecką. Tak więc trzeba uznać, że KGL do powstania miał straty znikome i w większości przypadkowe.

Kilku lotników, w tym i skoczkowie, pracowało poza KGL, przede wszystkim w komórkach zrzutowych. Organizacja ta podlegała szefowi Oddziału V KG „Kuczabie" (płk dypl. **Pluta-Czachowski**). W Oddziale II KG zatrudniony był skoczek „Ligota". Poza lotnictwem pracowali także skoczkowie „Ziege Karol", „Pionek", „Zoli".

*

Oddzielnym nurtem lotniczej pracy konspiracyjnej był ruch młodzieżowy, tak interesująco i szczegółowo opisany przez znaną literatkę **Marię Kann**[1]). Ośrodkiem tego ruchu było zakonspirowane Warszawskie Koło Lotnicze (WKL) założone przez **Stefana Waciórskiego**, zrzeszające młodzież wywodzącą się przeważnie z harcerstwa. Zasadniczą ideologią Koła był kult lotnictwa, które miało odegrać szczytną rolę łączenia, a nie dzielenia ludów. Sympatycy i przyjaciele WKL na czele z „Kamillą" (**Marią Kann**) potrafili zorganizować ruch wydawniczy, ukazujący społeczeństwu pozycje z zakresu lotnictwa, stanowiące przeciwwagę niemieckiej propagandy i krzepiące serca torturowanego narodu. Oprócz kilkunastu pozycji książkowych powstało wkrótce doskonałe i ładnie wydane czasopismo „Wzlot" (jedyne ilustrowane czasopismo podziemne w Polsce i bodaj całej okupowanej Europie). Naczelnym redaktorem wszystkich wydawnictw była „Kamilla". Prace wydawnicze, druk i kolportaż przebiegały w niezwykle ciężkich warunkach konspiracji i terroru niemieckiego, toteż młodzież i jej sympatycy, ponosząc duże straty, potrafili niejednokrotnie wznieść się na najwyższe szczyty bohaterstwa.

Mimo całkowicie pacyfistycznej ideologii tej grupy ludzi, w książce Marii Kann znalazło się takie zdanie: „Chłopcy dorastali szybko... Każdy z nich miał rozliczne kontakty z różnymi grupami, wiedzieli, że ich rówieśnicy należą do oddziałów bojowych. Uznali więc, że „nadszedł czas dla nich". W dyskusji zostało ustalone, że ludzie, którzy są „zabitymi cywilami" i są „zasadniczo przeciw wojnie", powinni też walczyć, a więc i oni nie mogą dłużej pozostawać na uboczu spraw najważniejszych"[1]).

Przypuszczam, iż dlatego właśnie „Kamilla" — na propozycję płk. „Rudego" z KG AK — zgodziła się wprowadzić do „Wzlotu" dział wojskowy. Począwszy od nr. 3 „Wzlotu" ukazywała się tam skromna rubryka wojskowa, zawierająca realne wiadomości potrzebne chłopcom na wypadek ich udziału w powstaniu.

Sytuacja naszego lotnictwa w Wielkiej Brytanii absolutnie nie odpowiadała wymogom kraju. Dywizjony lotnicze były podzielone odpowiednio do swego zadania i podporządkowane różnym wyższym dowództwom brytyjskim: Fighter Command, Bomber Command, Coastal Command (Dowództwo Lotnictwa Wybrzeża), Army-Cooperation Command (Dowództwo Lotnictwa Współpracy z Wojskiem).

Dowództwo Polskich Sił Powietrznych (PSP) było podporządkowane z jednej strony NW Sił Polskich, z drugiej — brytyjskiemu Ministerstwu Lotnictwa. W stosunku do dywizjonów polskich nie miało żadnych uprawnień organizacyjnych ani operacyjnych. Gen. **Władysław Sikorski** projektował wprawdzie utworzenie w przyszłości oddzielnego polskiego korpusu lotniczego, ale do realizacji tego ze wszechmiar słusznego zamierzenia nigdy nie doszło. Toteż zarówno sztab NW, jak i Dowódca PSP, nie mogli nic zrobić bez zgody władz brytyjskich. Żądania kraju — jak wspomniałem — szły w trzech kierunkach:

a) wsparcia powstania lotnictwem,

b) ewentualnego przerzutu wojsk,

c) zaopatrzenia AK w uzbrojenie i sprzęt.

Władze podziemne w kraju mogły współdziałać w przygotowaniu pierwszych dwóch poczynań, aczkolwiek bardzo problematycznych wobec nieznanych warunków, w jakich rozpocznie się powstanie. Trzecie natomiast — zaopatrzenie, było bardziej realne, ale zależało wyłącznie od przygotowań na Zachodzie. NW i Dowódca PSP nieustannie nalegali na władze brytyjskie w kierunku rozpoczęcia zrzutów do Polski. Trzeba przyznać, że było to zadanie trudne, głównie ze względu na odległość i niedoskonałość sprzętu. Jedynie samolot Halifax miał zasięg 2 500 km, a z dodatkowymi zbiornikami — 3 500 km; był jednak ciężki i powolny. W dobrych warunkach mógł sięgnąć do Wisły, ale margines bezpieczeństwa wynosił wtedy 9%, zamiast regulaminowych 20%.

Gen. Sikorski w lutym 1941 r. wystąpił o przydział załóg polskich do brytyjskiego Dywizjonu Zadań Specjalnych, w celu współpracy z krajem. Dopiero w październiku 1941 r., po uprzednim przeszkoleniu, przydzielono trzy załogi polskie do 138 dywizjonu brytyjskiego, jednak pod warunkiem, że będą one wykonywać loty także do innych krajów okupowanych, a w zamian za to do Polski będą latać także Brytyjczycy. Ta koncepcja, która ostała się aż do końca wojny, była niefortunna. Brytyjczycy zupełnie nie rozumieli sytuacji Polski pod okupacją, nie znali terroru, pod jakim żyła ludność, ani warunków konspiracji. Obce im były takie określenia jak „łapanka", „rozwałka", „obóz zagłady" itp. Wykonywali zadania automatycznie, regulaminowo, a to nie zawsze popłacało.

Pierwszy lot zrzutowy na Polskę odbył się 7.11.1941 r. (płk pil. **Roman Rudkowski,** kpt. nawig. **Stanisław Król**). Trasa Wielka Brytania —Dania—Bałtyk wynosiła do Pomorza 1 300 km do Warszawy — 1 600 km. W drodze powrotnej załoga wylądowała przymusowo w Szwecji. Dwa następne loty wykonano 27.12.1941 r. i 8.1.1942 r. Od maja do sierpnia loty zawieszono wskutek krótkich nocy. Ogółem te trzy załogi do 1.4.1943 r. wykonały lotów:

Rok	Do Polski	Do innych krajów	Razem
1941	2	—	2
1942	21	83	104
1943	34	22	56
	57	105	162

W marcu 1943 r. powstała przy 138 dywizjonie brytyjskim oddzielna eskadra polska (dowódca mjr nawig. **Stanisław Król**) w składzie 6 samolotów (3 Halifaxy i 3 Liberatory). Nowo sformowana eskadra wykonała od kwietnia do listopada 1943 r. 21 lotów do Polski i 108 do innych krajów — razem 129 lotów.

Jesienią 1943 r. Niemcy obstawili trasę lotów przez Danię artylerią przeciwlotniczą i lotnictwem myśliwskim. W dwu kolejnych wyprawach do Polski, na 16 samolotów siedem nie powróciło z lotu. Nowa trasa przez Szwecję z pominięciem Danii wydłużała się o dalszych 200 km, co prawie uniemożliwiało loty Halifaxów. W tej sytuacji władze brytyjskie postanowiły, aby loty do Polski odbywały się z Włoch. Eskadra polska została wyjęta ze składu 138 dywizjonu brytyjskiego i przeszła do Brindisi w południowych Włoszech jako samodzielna eskadra nr 1586[6]) wchodząc w skład 334 Skrzydła Specjalnego Przeznaczenia. Straty załóg w eskadrze polskiej w latach 1942—1943 wyniosły 24 oficerów i 55 szeregowych — razem 79 lotników, jednak później okazało się, że z tej liczby 23 znalazło się w niewoli. W 1944 r. eskadra wykonała lotów zrzutowych:

Okres	Do Polski	Do innych krajów	Razem
styczeń —maj	147	170	317
czerwiec	—	169	169
lipiec	37	109	136
Razem	184	448	662

Był to olbrzymi wysiłek. Loty do Polski po trasie od 1 100 km (do Krakowa) do 1 400 km (do Warszawy) i z powrotem trwały 11 i więcej godzin, do innych krajów (południowe Włochy, Jugosławia, częściowo Bułgaria i Grecja) — przeciętnie 6 godzin. Eskadra stale cierpiała na brak załóg, które okresami latały po kilka nocy z rzędu.

W zestawieniu tym uderza olbrzymia liczba lotów do innych krajów w okresie, który — jak się okazało — przypadł na przeddzień powstania. Liczba lotów do Polski wykonanych przed 1 sierpnia 1944 r. przez inne formacje brytyjskie nie jest dokładnie znana, jednak z całą pewnością można stwierdzić, że postulat zaopatrzenia AK w broń i sprzęt nie został wykonany. Obiektywnie jednak trzeba przyznać, że żądania dowódcy AK były zbyt wygórowane, gdyż sięgały one ilości potrzebnych na uzbrojenie 65 tysięcy ludzi. Wymagało to w okresie od jesieni 1943 r. do wiosny 1944 r. wykonania 600 lotów. Władze brytyjskie stwierdziły, co było prawdą, że jest to niewykonalne. Największą przeszkodą był brak samolotów przystosowanych do lotów nad Polską (odległość) oraz skąpa liczba załóg.

Brytyjczycy uważali, że niesienie pomocy krajom okupowanym jest sprawą drugorzędną w porównaniu z działaniami operacyjnymi. Nie zgadzali się więc na likwidację dalszych polskich dywizjonów bombowych, ani też wyciągania z nich załóg dla wzmocnienia jednostek przerzutowych Wyszkolenie nowych załóg, nadających się do tak trudnych zadań, wymagało dłuższego czasu. Sprawy przerzutu załatwiał NW w porozumieniu z SOE (Special Operations Executive), czyli oddziałem do zadań specjalnych. Zaopatrzenie AK podzielono na:

a) zaopatrzenie bieżące i

b) zapas na wypadek powstania.

Praca ta szła dość opieszale. Przykładem może służyć depesza dowódcy AK z 1 marca 1943 r., w której stwierdza, że na 100 zrzutów obiecanych na okres 1942/43 otrzymano dotychczas tylko 17, a pozostało tylko dwa miesiące. Nie wystarcza to nawet na bieżące potrzeby dywersji.

Ostatecznie jednak można przyjąć następujące liczby, obrazujące realizację tego zagadnienia:[6])

— w okresie 1941/42 obiecano lotów 30, wykonano 11

— w okresie 1942/43 obiecano lotów 100, wykonano 46

— w okresie 1943/44 obiecano lotów 300, wykonano 172

Chodzi oczywiście o łączną liczbę lotów eskadry polskiej oraz formacji brytyjskich. Przyjmując, że nie wszystkie samoloty docierały do celu, realna wartość przerzutów w żadnym razie nie odpowiadała zapotrzebowaniu kraju, zwłaszcza jeśli chodzi o zapas na uzbrojenie AK w przeddzień powstania. Nieco lepiej przedstawiały się zrzuty skoczków. Razem zrzucono ich 306. Byli to ludzie przeszkoleni w swoich specjalnościach i walnie przyczynili się do wzmocnienia AK.[7]

PERSONALIA

Pozostali w konspiracji w kraju
(wymienieni w tekście i na schemacie)

płk *) pil. Bernard Adamecki – „Dyrektor"
kpt. pil. Kazimierz Chorzewski – „Żubr"
kpt. pil. Wiktor Dobrzański – „Wład"
mjr obs. Bolesław Dorembowicz – „Styka"
mjr łączn. Władysław Filler – „Florek", „Bronicz"
kpt. pil. Włodzimierz Gedymin – „Włodek"
Józef Hinz – „Józef"
por. rez. Zygmunt Iwanowski – „Żak"
ppłk obs. Antoni Klimas – „Perć"
płk dypl. obs. Adam Kurowski – „Artur"
kpt. obs. Jan Łuszczyński – „Bukowski"
kpt. pil. Janusz Mościcki – „Jacek"
kpt. pil. Julian Płodowski – „Górny", „Pałasz"
mjr pil. Władysław Prohaska – „Jan"
por. pil. Jerzy Rattay – „Slot"
ppłk pil. Gustaw Sidorowicz – „Wróbel"
kpt. rez. Jerzy Witkowski – „Wojciech"
por. W. Wojcieszek – „Sum"
kpt. pil. Stanisław Wołkowiński – „Lubicz"

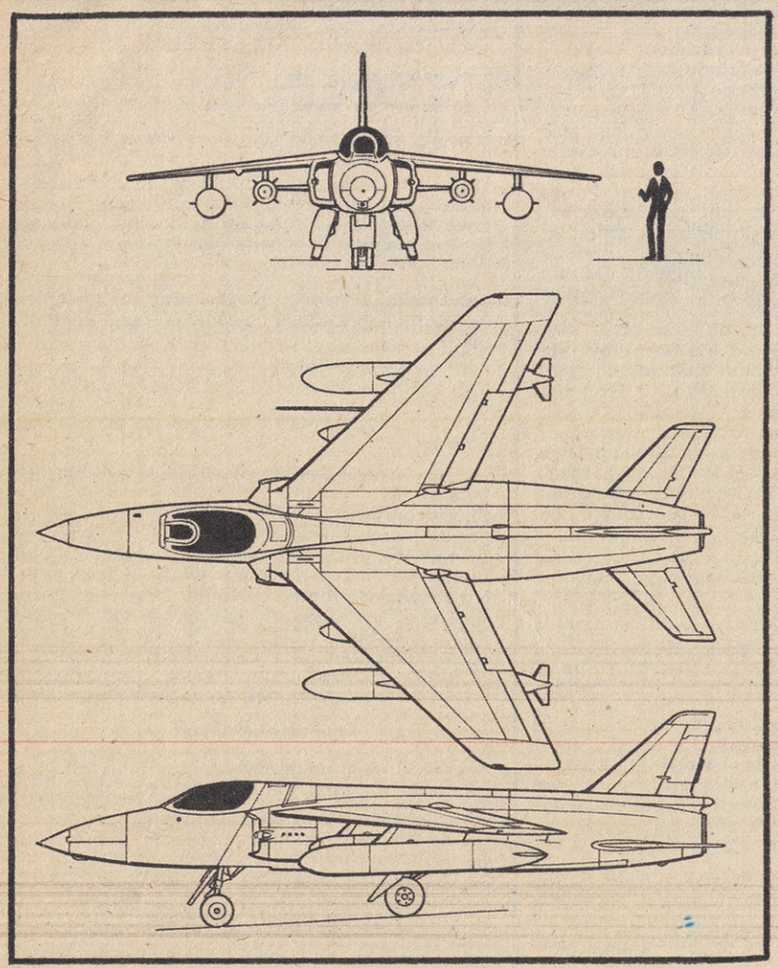
Skoczkowie
(w kolejności zrzutu)

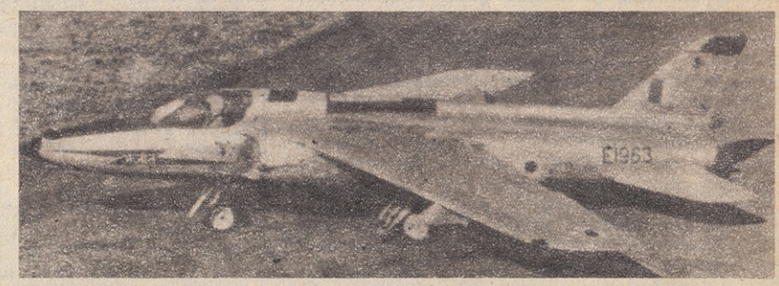
mjr pil. Stanisław Krzymowski – „Kostka" – II. 41 r.
kpt. lotn. Stanisław Bidziński – „Ziege Karol" – XI.41 r.
por. pil. Jan Jokiel – „Ligota" – III.42 r.
kpt. obs. Zygmunt Policiewicz – „Świerk" – IX.42 r.
płk pil. Roman Rudkowski – „Rudy" – I.43 r.
por. lotn. Ignacy Bator – „Opór" – I. 43 r.
ppor. piech. Tadeusz Gaworski – „Lawa" – I.43 r.
kpt. pil. Florian Adrian – „Liberator" – I.43 r.
mjr techn. Wacław Pijanowski – „Dym" – I.43 r.
mjr obs. Michał Tajchman – „Mikita" – I.43 r.
ppor. lotn. Kazimierz Człapka – „Pionek" – II.43 r.
kpt. obs. Zygmunt Sawicki – „Samulik" – IV.44 r.
sierż. lotn. Stanisław Biedżycki – „Opera" – IV.43 r.
ppor. lotn. Jan Bieżuński – „Orzyc" – IV.44 r.
ppor. lotn. Marian Pokładecki – „Zoli" – IV.44 r.
ppor. lotn. Władysław Hauptman – „Gapa" – IV.44 r.
st. sierż. Albin Łakomy – „Twornik" – IV.44 r.
st. sierż. Edward Kowalik – „Ciupuś" – IV.44 r.
kpt. adm. Leopold Skwierczyński – „Aktor" – IV.44 r.
płk pil. Jan Biały – „Kadłub" – IV.44 r.
mjr obs. Bronisław Lewkowicz – „Kurs" – IV.44 r.
mjr pil. Jerzy Iszkowski – „Orczyk" – IV.44 r.
kpt. techn. Edmund Marynowski – „Sejm" – IV.44 r.

*) Podaję stopnie nabyte w AK i zatwierdzone przez władze PRL.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

[1]) Dla uproszczenia będę go nazywał KGL.
[2]) Dalsze szczegóły pracy łączności w części II (Powstanie).
[3]) Maria Kann „Niebo nieznane", Wyd. MON, Warszawa 1964 r.
[4]) Tamże, str. 161.
[5]) Ponieważ w związku ze sformowaniem tej eskadry zlikwidowano polski 301 dywizjon bombowy, Polacy używali nadal nazwę 301 Dywizjon Ziemi Pomorskiej (zamiast eskadry 1586).
[6]) Franciszek Kalinowski „Lotnictwo Polskie w Wielkiej Brytanii 1940—1945", str. 259.
[7]) Czytelnicy proszeni są o przekazanie redakcji zauważonych błędów lub uzupełnień.





SAMOLOT PRZECHWYTUJĄCY I SZTURMOWY HAL AJEET

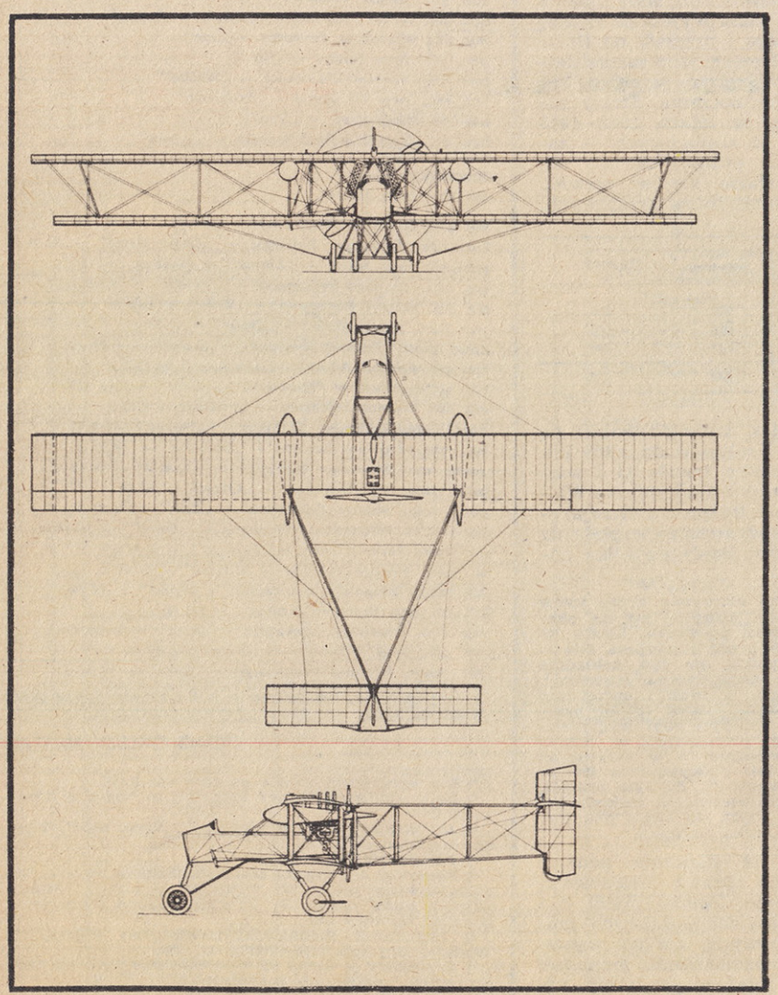
Samolot myśliwski i myśliwsko-bombowy Hawker Siddeley Gnat budowano w Indiach z licencji angielskiej w zakładach Hindustan Aeronautics Limited (HAL) w okresie 1962—1974 r. Następnie opracowano wersję Mk II zwaną Ajeet (niepokonany), o lepszych osiągach, zmodernizowanym wyposażeniu nawigacyjnym i łącznościowym, większej sterowności podłużnej i powiększonych możliwościach bojowych. Zwiększając stałe zbiorniki skrzydłowe, umożliwiono podwieszanie dodatkowego uzbrojenia w miejsce odrzucanych zbiorników paliwa. Ostatnie 2 samoloty Gnat Mk I przemieniono w prototypy Ajeet i oblatano w 1975 r. Pierwszy egzemplarz seryjny latał już w 1976 r.

Aktualnie produkowany Ajeet jest 1-miejscowym lekkim samolotem przechwytującym oraz szturmowym, w którym pilot rozporządza fotelem wyrzucanym z wysokości 0 m przy prędkości 167 km/h. Samolot ten jest całkowicie metalowy, posiada wolnonośne skrzydło trapezowe ze skosem 40° i o ujemnym wzniosie 5°. Jest ono niedzielone, dwudźwigarowe, z grubym pokryciem. Posiada wewnętrzne lotki i opuszczane w dół o 22° jako klapy przy wypuszczaniu podwozia. Kadłub typu półskorupowego, z klasycznym usterzeniem kierunku i wysokości. Tylna część statecznika wysokości jest ruchoma w celu zwiększenia skuteczności sterowania. Podwozie ze zdwojonym przednim kółkiem, wciągane ku tyłowi w kadłub. Pojedyncze koła główne. Na końcu kadłuba zastosowano spadochron hamujący. Napęd stanowi 1 silnik turbinowy Rolls-Royce Orpheus 701-01 bez dopalacza o ciągu 20 kN. Z boków kadłuba 2 chwyty powietrza. Instalacja paliwowa składa się z 7 miękkich i 2 metalowych zbiorników w kadłubie oraz 2 x 250 dm³ stałych zbiorników skrzydłowych, łącznie — 1 350 dm³. Pod skrzydłem można podwiesić odrzucane zbiorniki o pojemności 2 x 150 dm³.

Lotki, podwozie, hamulce kół głównych, statecznik wysokości są napędzane hydraulicznie. Uzbrojenie: 4 działka 30 mm w osłonie chwytów powietrza oraz 4 węzły podskrzydłowe do zawieszania 2 bomb (250 kg) oraz 4 wyrzutnie dla 18 rakiet kal. 68 mm lub 2 odrzucane zbiorniki paliwa.

(K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 6,73 m, długość — 9,04 m, wysokość — 2,46 m, pow. skrzydła — 14,65 m², wydłużenie — 3,57. **Masy:** masa własna — 2 307 kg, masa startowa — 3 539 kg, z uzbrojeniem — 4 170 kg, masa do lądowania — 2 767 kg. **Osiągi:** max. prędkość na wys. 12 000 m — Ma = 0,96, na wys. 0 m — 1 102 km/h, czas osiągnięcia wys. 12 000 m — 6 min 2 s, pułap praktyczny — 13 720 m, rozbieg z 2 wyrzutniami rakiet i 2 zbiornikami odrzucanymi — 1 034 m, dobieg bez spadochronu — 951 m, ze spadochronem — 658 m.



SAMOLOT WOJSKOWY VOISIN-8

Francuski samolot Voisin-8 był ulepszoną odmianą nocnego bombowca z 1916 r. Voisin-7 z silnikiem Canton-Unne: o znacznym udźwigu lecz małej prędkości. Wytwórnię założyli bracia Gabriel i Charles Voisin, którzy pierwszy samolot zbudowali w 1907 r. Na dwupłatowcu Voisin zestrzelono pierwszy w I wojnie światowej samolot niemiecki (5.X.1914 r.).

Voisin-8 (Voisin-LAP lub Voisin-Peugeot) miał silnik chłodzony wodą Peugeot-8Aa o mocy 162 kW (220 KM), a zewnętrznie różnił się od Voisina-7 wymiarami, 2 opływowymi zbiornikami paliwa pod górnymi skrzydłami oraz prostymi końcówkami płatów.

Samoloty Voisin-8Bn-2 (LAP) weszły do służby w końcu 1916 r. w 2 eskadrach. Uzbrojone w 1—2 k.masz. oraz 180 kg bomb były przed 1917 r. użytkowane jako bombowce nocne, mimo kłopotów z gaźnikami silników Peugeota. Nieco mniejsza i cięższa odmiana LBP była uzbrojona w ruchome działko Hotchkissa 37 lub 47 mm w przedniej kabinie. Samoloty LBP zaczęto stosować w sierpniu 1916 r. do lotów szturmowych i eskortowych.

Zbudowano łącznie 1 123 samoloty Voisin-8, w tym 23 odmiany LBP. W kwietniu 1918 r. Amerykański Korpus Ekspedycyjny zakupił 8 samolotów Voisin-8 do lotów treningowych (w 1917 r. wysłano do USA 1 samolot do prób). 20 samolotów Voisin-8 służyło we francuskim lotnictwie morskim, zaś w sierpniu 1918 r. na froncie lądowym walczyło jeszcze 51 ostatnich Voisin-Peugeotów.

Na początku 1918 r. samoloty Voisin-8 zaczęto zastępować przez Voisin-10 (LAR) o takimże układzie lecz z silnikami Renault o mocy 220 kW (300 KM). Silniki te okazały się mniej zawodne, zaś ładunek bombowy zwiększył się do ok. 300 kg.

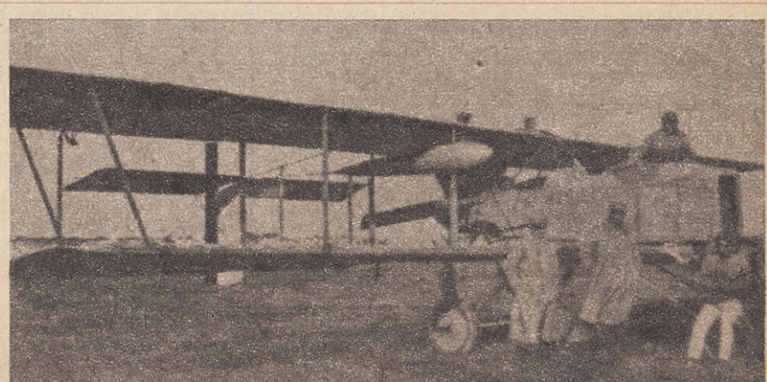
Zbudowano 900 tych samolotów. Dwa z nich zakupiono w 1918 r. do USA. Bombowce Voisin-10 wyróżniły się nalotami nocnymi m.in. na niemiecką fabrykę gazów trujących w Ludwigshafen. Odmiana LBR (LAR) z działkami 37 mm była rzadko stosowana.

Samoloty Voisin-8 i 10 działały w 26 eskadrach francuskich, w tym jednej rozpoznania nocnego.

W latach 1915—17 lotnictwo rosyjskie zakupiło we Francji 10 samolotów LBP (z działkami) oraz z silnikami Isotta Fraschini (177 kW — 240 KM). Sprawdziły się na froncie. 10.XI.1915 r. w rosyjskiej wytwórni DUX zbudowano i użyto na froncie 1 samolot LBP, lecz z działkiem Colt (38 mm) i silnikiem Salmson (166 kW — 225 KM). Następne zakupiono we Francji. Kilka tych samolotów zdobyło lub przejęło w październiku 1917 r. lotnictwo radzieckie.

Malowanie (samolot treningowy USA we Francji, kwiecień 1918 r.): kadłub ciemnozielony. Skrzydła i usterzenie poziome z góry — niebieskoszare, z dołu — jasnożółte. Zbiorniki paliwa — niebieskoszare. Śmigło — brązowe. (W)

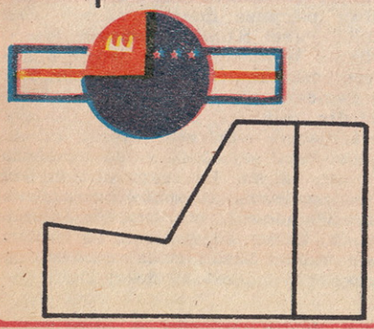
DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 18,80 m, długość — 11,02 m, wysokość — 3,50 m. **Masy:** masa całkowita — 1 860 kg. **Osiągi:** max. prędkość (0 m) — 132 km/h, prędkość lądowania 70 km/h, czas wznoszenia na 3 000 m — 36 min, pułap — 4 300 m, czas trwania lotu — 4 h (dla LBP — 2 h 48 min). Dane dotyczą samolotu Voisin-8 z silnikiem o mocy 162 kW.



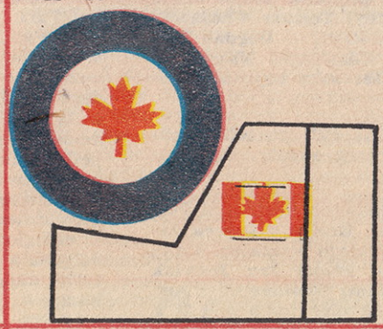
ZNAKI ROZPOZNAWCZE LOTNICTWA WOJSKOWEGO

Rys. TOMASZ J. KOWALSKI

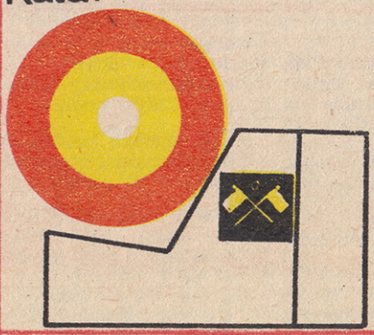
Kampucza



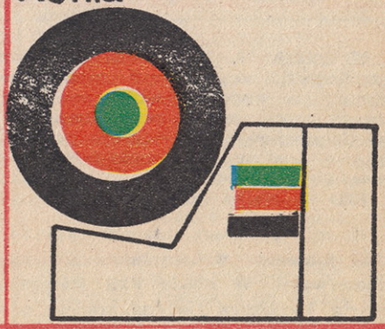
Kanada



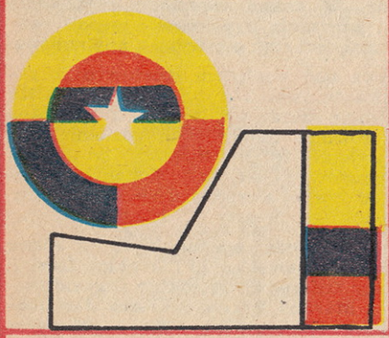
Katar



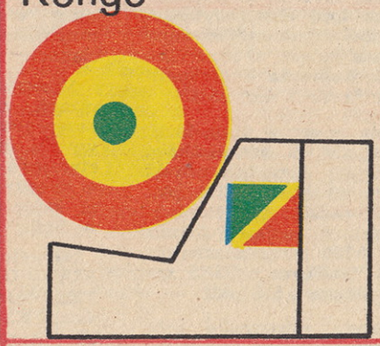
Kenia



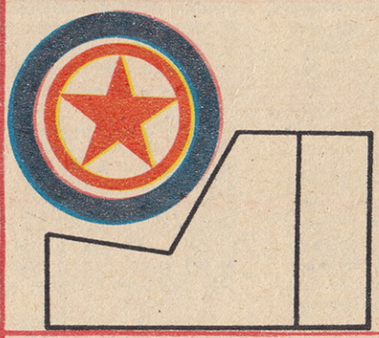
Kolumbia



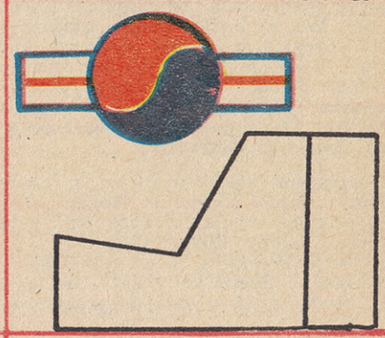
Kongo



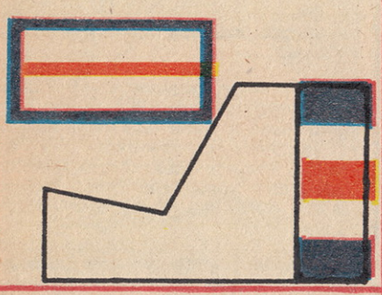
KRLD



Korea Południowa



Kostaryka

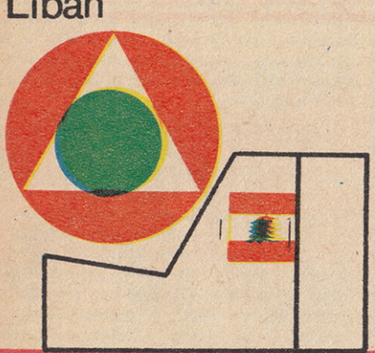


Kuba

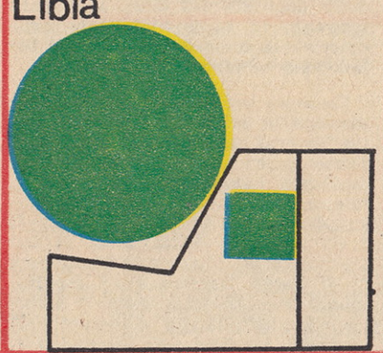
Kuwejt

Laos

Liban

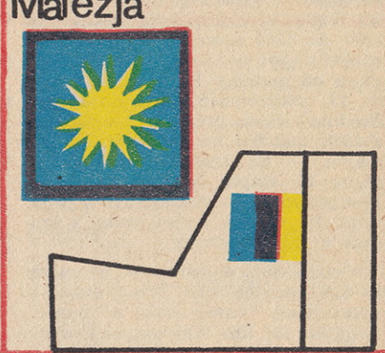


Libia

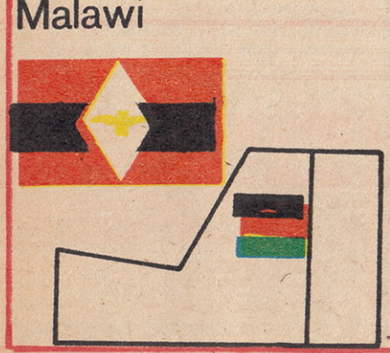


Ludowa Republika Angoli

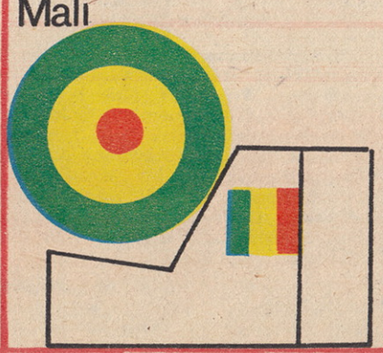
Malezja



Malawi

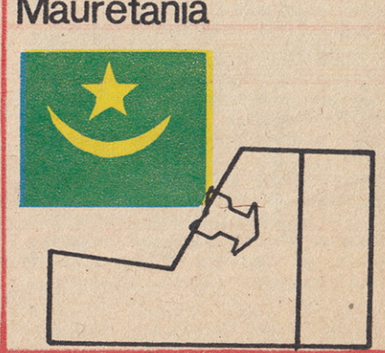


Mali



Maroko

Mauretania



MISTRZOSTWA POLSKI MODELI NA UWIĘZI

W dniach 19—21 czerwca br. Aeroklub Częstochowski zorganizował mistrzostwa Polski modeli na uwięzi. Zostały one rozegrane na torach modelarskich przy Stadionie Miejskim w Częstochowie w czterech klasach modeli: F2A — prędkie, F2B — akrobacyjne (dla juniorów i seniorów), F2C — wyścig zespołowy i F2D — walka powietrzna.

W mistrzostwach uczestniczyło 30 seniorów i 27 juniorów, w tym także zawodnicy z Czechosłowacji. W klasie F2B startowała m. in. Marta Pavlikova (jedyna kobieta uczestnicząca w zawodach).

Po ceremonii otwarcia Mistrzostw Polski przez wiceprezesa Aeroklubu Częstochowskiego, mgr. inż. A. Jodłowskiego, rozpoczęły się loty eliminacyjne w grupie juniorów, klasa modeli F2B. Przebiegały one przy nie sprzyjającej pogodzie. Padał ciągły deszcz. Mimo tych warunków juniorzy wykonali po dwa loty eliminacyjne i następnie część zawodników wykonała po dwa loty finałowe.

Mistrzem Polski juniorów w klasie F2B na 1981 r. został zawodnik **Andrzej Śliwa** z Aer. Słupskiego, wynikiem 4 338 pkt. Tytuł I wicemistrza zdobył **Robert Czyż** z Aer. Poznańskiego — 4 770 pkt, a II wicemistrzem — **Tomasz Tronina** z Rzeszowa. Należy nadmienić, że jak na bardzo trudne warunki pogodowe — wyniki są dobre.

W sobotę, dnia 20.06. na kręgu nr I rozegrano konkurencję w klasie F2A, a na kręgu nr 2 pierwszą i drugą turę lotów eliminacyjnych w klasie modeli F2C.

W klasie modeli F2A mistrzem Polski został **Grzegorz Nowakowski** z Aer. Śląskiego. Uzyskał on swoim modelem prędkość 266,66 km/h. Tytuł I wicemistrza zdobył **Tomasz Chojnacki** 216,47 km/h, a II wicemistrzem — **Bogdan Madejski** — obaj z Aer. Śląskiego. Nasz gość z Czechosłowacji **Milos Obrovsky** uzyskał prędkość 239,04 km/h.

W klasach modeli F2C i F2D po lotach eliminacyjnych, rozegranych w sobotę, finał rozegrano w niedzielę.

W klasie modeli wyścigowych mistrzami Polski został zespół: **Mariusz Brożek** i **Leszek Jastrzębski** z Aer. Warszawskiego wynikiem 8 min 33 s. I wicemistrzem — zespół **Jan Jóźwiak** z Aer. Warszawskiego i **Piotr Okoniewski** z Aer. Częstochowskiego. Uzyskali oni czas 9 min 26 s. II wicemistrzami — zespół: **Andrzej Ziemniak** z Aer. Częstochowskiego i **Aleksander Gałkowski** z Aer. Śląskiego, którzy tytuł II wicemistrza Polski uzyskali wynikiem lotu eliminacyjnego. W finale zespół ten został zdyskwalifikowany za spowodowanie zderzenia modeli w locie. Zespół czechosłowacki **Jiri Komurka** i **Bohumil Votypka** uzyskali czas w finale 9 min 55 s.

W klasie F2B, w grupie seniorów, dnia 21.06. rozegrano loty finałowe dla 15 zawodników. Tytuł mistrza Polski zdobył **Jerzy Ostrowski** z Aer. Częstochowskiego wynikiem 6 232 pkt, I wicemistrza — **Piotr Zawada** z Aer. Poznańskiego (5 918 pkt) i II wicemistrza **Paweł Dziuba** z Aer. Warszawskiego (5 790 pkt). Startująca w tej konkurencji **Marta Pazlikova** z CSRS zajęła czwarte miejsce wynikiem 5 515 pkt.

Ostatnią już konkurencją mistrzostw była walka powietrzna. Rozegrano ją na trawiastej płycie Stadionu Miejskiego. Tytuł mistrza Polski zdobył **Stanisław Gumuliński** z Aer. Wrocławskiego (400 pkt), I wicemistrza — **Maurycy Lange** z Aer. Poznańskiego (359 pkt) i II wicemistrza — **Stanisław Lewiński** z Aer. Wrocławskiego (289 pkt).

W rozegranym spotkaniu Polski i CSRS w klasie F2D, dwa pierwsze miejsca zdobyli nasi goście z CSRS **Pavel Klima** i **Bohumil Horta**. W czasie finału tej konkurencji jeden z zawodników czechosłowackich odciął śmigłem modelu linki swojemu przeciwnikowi. Spowodowało to bardzo ciekawy przypadek. Odcięty model z pracującym silnikiem, kręcąc ciasne pętle, stale zwiększał wysokość aż do momentu wyczerpania się paliwa. Po czym utrzymywał się jeszcze w powietrzu na skutek wznoszenia termicznego. Wylądował po pewnym czasie w odległości ok. 2,5 km od stadionu, na którym odbywała się walka. Model został odnaleziony tylko dlatego, że nie posiadał dużej ilości paliwa.

Mistrzostwa Polski seniorów w przeciwieństwie do ich młodszych kolegów zostały rozegrane w dobrych warunkach. Było ciepło i wiał słaby wiatr. W czasie ceremonii zamknięcia mistrzostw, wręczania dyplomów i medali nadciągnęła burza, kończąc ostatecznie mistrzostwa.

Mistrzostwa pod względem sportowym, organizacji, zakwaterowania i wyżywienia zostały przeprowadzone bardzo sprawnie, a uzyskane wyniki są również na wysokim poziomie. Mistrzostwa wyłoniły też reprezentację do udziału w międzynarodowych zawodach modeli na uwięzi, które pod koniec sierpnia zostaną rozegrane w Sofii.

Aeroklub PRL będą reprezentowali: w klasie F2A — **Grzegorz Nowakowski** (Aeroklub Śląski), F2B — **Jerzy Ostrowski** (Aeroklub Częstochowski), F2C — **Mariusz Brożek** i **Leszek Jastrzębski** (Aeroklub Warszawski), F2D — **Maurycy Lange** (Aeroklub Poznański).

EDWARD KUROWSKI

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

na rezygnować z możliwości doprowadzenia ich do finału. Tym bardziej że odnośne zarządzenie ZG APRL określa tylko czasowe ramy rozgrywania mistrzostw, nie zabraniając rozgrywania konkurencji w ostatnim dniu.

Zresztą niedzielny ranek sam prowokował do rozegrania konkurencji. Było cieplej i pogodniej niż w dniu poprzednim. Porucznik Królak zapowiadał występowanie chmur kłębiastych, których dolne podstawy będą w ciągu dnia rosnąć od 1100 do 1500 metrów, a ich wierzchołki sięgać będą do 4 tysięcy. Termika od godziny 11 do 16, a nawet do 17, widzialność od 10 do 15 km. Średnie wznoszenia od jednego do dwóch metrów na sekundę, maksymalne — do trzech. Temperatura około 27 stopni, wiatry z kierunków południowo-wschodnich o prędkości 10 metrów na sekundę, z tendencją do zanikania.

Niedzielne konkurencje wyglądały następująco: dla klasy otwartej spłaszczony czworobok o łącznej długości 251 km, z punktami zwrotnymi w Przylepie, Pobielu i Gostyniu; dla klasy standard i kobiet — trójkąt 218 km z wierzchołkami w Przylepie i Gostyniu.

Była to najlepsza konkurencja całych mistrzostw. W klasie otwartej do mety w Lesznie dotarło 8 szybowników, którzy zajęli następujące miejsca: 1. Stanisław Kluk, 2. Janusz Centka, 3. Henryk Muszczyński, 4. Johannes Barwick, 5. Paweł Frąckowiak, 6. Julian Ziobro, 7. Janusz Gogała, 8. Jacek Dankowski. Pozostała dziesiątka przeleciała od 241,5 km (Stachurski) do 126,5 km (Królikowski).

Równie dobre wyniki w porównaniu z dotychczasowymi uzyskano w klasie standard, bowiem całą trasę przeleciało dziewięcioro szybowników. Pierwsze miejsce zajął Arkady Zapolski, który został szybowcowym mistrzem Polski w klasie standard na rok 1981, na drugim miejscu znalazła się Bożena Demczenko — szybowcowa mistrzyni Polski w klasie kobiet.

Sędzią głównym tak zakończonych mistrzostw była Urszula Śliwak z Wydziału Szybowcowego Aeroklubu PRL.

Krótkiego wyjaśnienia wymaga jeszcze sprawa rozstrzygnięcia V Szybowcowych Mistrzostw Kobiet, w ramach których wykonano przecież tylko trzy konkurencje, a nie cztery, jak to dotychczas zwyczajowo było przyjęte. Po ponownym przestudiowaniu Regulaminu Zawodów Szybowcowych wydanego przez Aeroklub PRL znaleziono tam przepis (str. 4 punkt 10 — uznanie zawodów), który dopuszcza taką możliwość, jeśli przyjąć, że Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet nie są zawodami I i II ligi. A wiadomo, że do interpretowania postanowień regulaminu upoważnione jest kierownictwo zawodów...

Na zakończenie warto chyba przytoczyć kilka porównań tegorocznych Szybowcowych Mistrzostw Polski z zeszłorocznymi, które na przełomie maja i czerwca odbyły się również w Lesznie. Porównanie takie jest o tyle sensowne, że i wówczas rozegrano cztery konkurencje, co prawda — w nieco lepszych warunkach meteorologicznych.

W 1980 roku w klasie otwartej startowało 26 osób, a klasie standard — 27 osób. W roku bieżącym odpowiednio 18 i 23. Łączna długość planowanych tras wynosiła: w 1980 r. w klasie otwartej 1154 km, w klasie standard — 878 km. W 1981 roku odpowiednio 1096 i 872 km. Faktycznie zawodnicy przelecieli: w 1980 r. w klasie otwartej — 32 380 km, w klasie standard — 25 812 km. W roku bieżącym — 12 393 i 12 087 km.

W 1980 roku na 8 konkurencji rozegranych w obydwu klasach tylko jedna (3 w klasie otwartej) została zamieniona na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie, natomiast w 1981 r. — aż cztery. Jeśli w 1980 roku łącznie w czterech konkurencjach i w obydwu klasach do mety doleciało 146 osób, a w polu lądowało 66, to w 1981 r. do mety doleciało łącznie 20 osób, a aż 144 lądowało w terenie przygodnym.

Ciekawe być mogą również przesunięcia w lokatach. Numerem porządkowym oznaczamy miejsca uzyskane przez szybowników w roku bieżącym, natomiast w nawiasach — miejsca zdobyte przed rokiem. Klasa otwarta: 2 (7) Mariusz Poźniak, 3 (1) Stanisław Kluk, 5 (3) Janusz Centka, 6 (9) Stanisław Stachurski, 8 (8) Jacek Dankowski, 9 (5) Romuald Szamkołowicz, 11 (11) Stanisław Zientek, 13 (13) Mirosław Królikowski, 14 (21) Julian Ziobro, 15 (4) Adam Sikora, 16 (23) Andrzej Śmielkiewicz, 17 (6) Henryk Muszczyński i 18 (12) Stanisław Wujczak.

Klasa Standard: 1 (10) Arkady Zapolski, 2 (19) Andrzej Ignaczak, 3 (4) Piotr Wojda, 4 (8) Janusz Trzeciak, 5 (16) Waldemar Jaworski, 6 (3) Stanisław Witek, 7 (6) Henryk Poźniak, 8 (23) Mariusz Winny, 10 (1) Henryk Tobola, 12 (2) Franciszek Kępka, 13 (13) Adela Dankowska, 15 (16) Hanna Badura, 21 (22) Edmund Janowski i 23 (9) Maksymiliana Paszyc.

Tę przydługą nieco wyliczankę, chyba jednak ciekawą dla szerokiego grona szybowników, warto zakończyć kilkoma osobistymi refleksjami.

W składzie szybowcowej kadry narodowej na rok 1982 należy się spodziewać o wiele szerszego udziału młodych szybowników niż to miało miejsce dotychczas. Przez „młodych" rozumiem tych, którzy jeszcze 2—3 lata temu byli juniorami.

Nie należy wyciągać zbyt pochopnych wniosków z faktu, że czołowi reprezentanci polskiego szybownictwa zajęli niższe niż się należało spodziewać lokaty. Ich obecność w odmłodzonej kadrze narodowej jest nieodzowna ze względu na posiadaną gruntowną wiedzę i bogate doświadczenie.

Centrum Szybowcowe, głównie na skutek zmian personalnych w jego kierownictwie, ale chyba nie tylko, bardziej niż w latach poprzednich zadbało o kulturalne wypełnienie wolnego czasu szbowników, szczególnie w dniach oczekiwania na poprawę pogody. Pełne uznanie należy wyrazić również za troskę o dobre wyżywienie uczestników mistrzostw, w czym Centrum celuje od lat.

Z mieszanymi uczuciami należy odnieść się do twierdzenia, że w tegorocznych mistrzostwach mniej decydowały umiejętność i jakość sprzętu, a więcej — szczęście. Jeżeli nawet tak było, to nie zmienia to faktu, że XXVI Szybowcowe Mistrzostwa Polski były mistrzostwami złej pogody i chociaż w czasie ich trwania uzyskano wyniki przeciętne — spełniły one swą rolę przede wszystkim dlatego, że zahartowały młodych szybowników w walce z kaprysami przyrody.

Ale czy tylko przyrody?

BOLESŁAW GACZKOWSKI

SKOŃCZYĆ Z BAŁAGANEM

Od długiego już czasu liczni nasi Czytelnicy ślą do nas listy, w których uskarżają się, iż panujący bałagan z prenumeratą „Skrzydlatej Polski" jest nie do wytrzymania. W ostatnich czasach — poczta w ogóle nie chce przyjmować wpłat za prenumeratę. Autorzy niektórych listów stawiają sprawę w ten sposób, jakby to nasza redakcja mogła mieć jakiś wpływ na unormowanie tego co się dzieje.

Oto np. p. Edward Szydłowski z Pabianic, pragnąc w jakiś sposób załatwić sprawę regularnej prenumeraty, powołuje się na swą służbę w lotnictwie od 1919 r. do 1947 r. w Polsce, Francji i Anglii. List jest krótki, ale w swej wymowie — prawdziwie dramatyczny. Swoje perypetie z usiłowaniami opłaty prenumeraty opisują nam: Herbert Sprownik z Rudy Śląskiej, Janusz Koliński z Katowic, Hubert Maliniak z Poznania, Marcin Jerzyński z Gdyni, Janusz Berent z Białegostoku, Andrzej Kornik z Rzeszowa i inni.

Andrzej Wilkosz z Gniezna, w swym ciekawym i przyjacielskim liście, pisze, iż jest jeszcze w korzystnej sytuacji, gdyż zaczyna pracę o 8.00 i udaje mu się jeszcze zdobyć „Skrzydlatą Polskę", ale nie wyobraża sobie co robią ci, którzy rozpoczynają pracę o 6.00: „Skrzydlata" jest — pisze — w sprzedaży tylko kilka minut". I proponuje: „Tylko znaczne podniesienie ceny ułatwiłoby może sprawę. Chętnie zapłaciłbym nawet 20 złotych, abym miał pewność kupna. Pociągnięcie takie umożliwiłoby zakup pisma tym, którym bardzo zależy na kupnie, a po drugie uzyskana kwota pozwoliłaby zwiększyć objętość czasopisma, a tym samym objąć szerszym kręgiem całe lotnictwo. Wiem o trudnościach z papierem. Kiedyś, gdy sytuacja z jego przydziałem polepszyłaby się, takie rozwiązanie byłoby możliwe".

Ano, jak wiadomo, numer „Skrzydlatej Polski" kosztuje już od niedawna 10 zł. Jest już więc droższy. Ale, przyznajemy to otwarcie, nie gwarantujemy przez to bynajmniej łatwości zdobycia naszego pisma. Staramy się o większy nakład i objętość. Na razie — bez skutku, ale bynajmniej nie rezygnujemy. Sytuacja ogólna jest ciężka, czego świadectwem może być np. przerwa w ukazywaniu się „Przeglądu Technicznego". Tak, zabrakło w ogóle nań papieru.

Co zaś się tyczy prenumeraty — istniejący bałagan, jakże kompromitujący kompetentne władze, niechże nie trwa zbyt długo! Komunikujemy to publicznie komu trzeba w imieniu naszych Czytelników. Zespół „Skrzydlatej Polski" przygotowuje pismo zawsze, od lat, z maksymalną punktualnością, a drukarnia z takąż punktualnością drukuje. To są fakty.

(z)

LISTY

SKAKAŁEM PIERWSZY

W jednym z numerów „Skrzydlatej Polski" z roku 1962 ukazały się dwa opisy pierwszych spotowych skoków spadochronowych, wykonanych w aeroklubach regionalnych. I tak w jednym z nich (autor p. J. Kędzierski) opisano skok „wolny" wykonany przez tegoż autora we wrześniu 1933 r. w Aeroklubie Lwowskim oraz mój skok „wolny", wykonany 11 czerwca 1933 r. Opis ten Redakcja opatrzyła zapytaniem: Czy pierwszy?

W książce Janusza Kędzierskiego pt. „Z kabiny obserwatora" na str. 147—152 autor opisuje skok ze spadochronem porucznika Łagowskiego, wykonany we wrześniu 1933 r. przy okazji imprezy organizowanej przez Aeroklub Lwowski na lotnisku w Skniłowie, który to skok autor określa jako pierwszy „wolny" skok wykonany przez członka aeroklubu, cytuję: „...w ten sposób porucznik Łagowski stał się pierwszym polskim spadochroniarzem, który publicznie wykonał tzw. skok „wolny" (koniec cyt.).

Chciałbym stwierdzić, że w dniu 11 czerwca 1933 r., będąc członkiem pilotem Aeroklubu Krakowskiego (wówczas jako student AG) wykonałem, jak sądzę, istotnie pierwszy w Polsce sportowy „wolny" skok ze spadochronem, na lotnisku w Rakowicach, w czasie pokazów lotniczych z okazji 5-lecia Aeroklubu Krakowskiego. Jako drugi skakał kol. Konrad Bazarnik (student med. UJ), obecnie zamieszkujący w Anglii. Na pamiątkę tego skoku otrzymaliśmy od Zarządu AK zegarki z dedykacją: Za skok ze spadochronem 11.06.1933. Świadkami naszego skoku była licznie zebrana na lotnisku publiczność (ok. 50 000). Impreza była poprzedzona reklamą w dziennikach i w radio głoszącą: Cyrk spadochroniarzy po raz pierwszy w Polsce.

Byłbym wdzięczny za pomoc w potwierdzeniu faktu pierwszeństwa mojego skoku w celu ustalenia prawdy historycznej, zarówno co do miejsca jak i osób. W załączeniu przesyłam kopię kserograficzną listu p. Mariana Markowskiego, dyrektora Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie, który był jednym z licznych świadków tej imprezy. List nosi datę 20 maja br., znak BA/256/81.

Z poważaniem
dr inż. Adam Semkowicz

KORESPONDENCJE

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Na lotnisku klubowym w Szymanowie rozegrano interesującą imprezę pod hasłem Młodzi Modelarze na Start. Do zawodów stanęli młodzi adepci modelarstwa lotniczego z terenu Wrocławia i modelarni terenowych.

W kategorii modeli Jaskółka wygrał Antoni Benedikt z modelarni SM Cichy Kącik. W kategorii gumówek najlepszy był Andrzej Czemerys (modelarnia Cichy Kącik). Rywalizację modeli szybowców wygrał Mirosław Jaworski (Cichy Kącik). W kategorii modeli na uwięzi (akrobacyjnych) wygrał Piotr Szczepkowski (MDK Dzierżoniów). W sylwetkowych modelach na uwięzi zwyciężył Mariusz Maślankowski z Krzysztofem Kaczmarkiem (wszyscy SM Energetyk), zaś w silnikówkach pierwsze miejsce przypadło Jackowi Sierpowiczowi (SM Cichy Kącik).

★

W dniach 6—7 czerwca br. rozegrano spadochronowe mistrzostwa Wrocławia, których organizatorem był Aeroklub Wrocławski przy współpracy Kuratorium Oświaty i Wychowania, Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego oraz Komendy IV Hufca ZHP Wrocław-Fabryczna.

Indywidualnie zwyciężył Władysław Koźmiński (WKS Śląsk), przed Andrzejem Nalepą (Aeroklub Wrocławski) i Henrykiem Zielińskim (WKS Śląsk). W klasyfikacji zespołowej triumfowali skoczkowie WKS Śląsk (H. Zieliński, W. Koźmiński, K. Krowicki). Drugie miejsce przypadło Aeroklubowi Wrocław I (W. Sikorski, A. Nalepa, M. Piekiełko), a trzecia lokatę Aeroklubowi Wrocław II (J. Marczyński, L. Sokół, R. Gładysz). W czasie mistrzostw tysięczny skok wykonał członek Aeroklubu Wrocławskiego Wiesław Sikorski.

★

14 czerwca br. na lotnisku w Szymanowie odbyły się ogólnopolskie zawody eliminacyjne do mistrzostw Polski modeli swobodnie latających w klasach F1A, B, C. Ogółem modele zaprezentowało 73 zawodników.

Pierwsze miejsce w kategorii modeli szybowców F1A wywalczył Adam Kopacz (Aeroklub Gliwicki), w kategorii gumówek F1B Ewald Stawinoga (Aeroklub Gliwicki), rywalizację modeli silnikówek wygrał Stanisław Bik (Aeroklub Wrocławski).

Zawodnicy otrzymali nagrody ufundowane przez Wojewódzką Spółdzielnię Mieszkaniową. Plakietki okolicznościowe na imprezę wykonał w czynie społecznym przewodniczący zarządu sekcji modelarskiej Józef Krupa. Zawodnicy otrzymali również dyplomy pięknie wykonane przez Jerzego Kaczorka. Kierownikiem zawodów była Jadwiga Dudała, głównym sędzią Jerzy Kaczorek, kierownikiem sportowym Stanisław Gumuliński.

Jadwiga Dudała

AEROKLUB RADOMSKI — COAS

7 czerwca br. na lotnisku klubowym w Piastowie odbyły się zawody modelarskie, organizowane z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka. Wzięli w nich udział uczniowie szkół podstawowych zrzeszeni w Aeroklubie Radomskim i Spółdzielczości Mieszkaniowej. Indywidualnie czołowe miejsca zajęli: 1. Piotr Kościelniak (Szkoła Podstawowa nr 36), 2. Jarosław Kinal (Szk. Podst. nr 2) i Zbigniew Mazurkiewicz (Szk. Podst. nr 1), 3. Robert Lipiec (Szk. Podst. nr 20) i Sylwester Siczek (Szk. Podst. nr 27). Najlepszą drużyną okazała się drużyna z Radomskiej Spółdzielni Mieszkaniowej na Osiedlu XV-lecia.

★

13 i 14 czerwca br. na tym samym lotnisku odbyły się Wojewódzkie Zawody Modeli Latających, organizowane przez aeroklub wspólnie z Zarządem Wojewódzkim LOK i Wojewódzką Spółdzielni Mieszkaniową. W zawodach brały udział reprezentacje najlepszych klubów Drzewicy, Iłży, Pionek i Radomia. Kierownikiem zawodów był Tadeusz Mikołajczyk, sędzią głównym Kazimierz Będziński.

W klasie F1A 1/2 zwyciężył Arkadiusz Ramus (Drzewica), F1A 1 — Zbigniew Mazurkiewicz (Aeroklub Radomski), F1A — Jan Pietrzak (Iłża), F1B — Ryszard Pietrzak (Iłża), F1C — Józef Wróbel (Iłża), F1C — Ryszard Waśkiewicz (Drzewica).

Lila Załęcka

KLUB-ISKRA

Adam Nowicki, ul. Słoneczna 8 m 3, 56-400 Oleśnica, poszukuje numerów „Małego Modelarza": 9/60, 3, 9/61, 1, 9/62, 3, 7, 9/63, 2, 11/64, 7, 9,65, 1/66, 1, 5, 11/67, 2, 7—8/68, 5/69, 5—6/70, 9/70. Ma do odstąpienia odbitki kserograficzne (wycinanki na kartonie) samolotów z II wojny światowej: polskich, radzieckich, francuskich, angielskich, amerykańskich, niemieckich i japońskich.

Roman Dziwiński, ul. Obrońców Westerplatte 29/51, 42-200 Częstochowa, odstąpi luźne numery „Skrzydlatej Polski" z lat 1980 i 1981 w zamian za materiały i czasopisma modelarskie.

Waldemar Wolski, ul. Waryńskiego 2 m 6, 85-320 Bydgoszcz, nawiąże korespondencję z modelarzami samolotów redukcyjnych oraz odstąpi numery „Skrzydlatej Polski", „Małego Modelarza", „Modelarza", „Planów modelarskich" i książki, katalogi firm zachodnich. Wykaz — po przysłaniu koperty ze znaczkiem.

Bogdan Kowalczyk, Os. Energetyki 7/66, 26-900 Kozienice, odstąpi książki: „Lotnictwo — Encyklopedia dla wszystkich", „500 zagadek lotniczych", WOSL, „Kariera bojowa śmigłowców", „Mięśniołoty", „Rodowód Katiuszy" oraz wiele innych o tematyce lotniczej i morskiej (wykaz na życzenie). W zamian chciałby otrzymać książki o Kung-fu, Kempo, Karate-do i innych wschodnich sposobach walki.

Tadeusz Manista, Chamsk, 09-306 Olszewo k/Sierpca, woj. ciechanowskie, pilnie poszukuje zeszytów „Małego Modelarza" (każdą ilość) oraz „Planów modelarskich". W zamian oferuje sporo „Żółtych Tygrysów", luźne numery „Młodego Technika", „Modelarza", „ABC Techniki", „Kalejdoskopu Techniki", „Skrzydlatej Polski" „Żołnierza Polskiego", broszur „Zrób to sam", sporo „Relaxów" oraz zeszytów „Zbika" i „Podziemnego frontu" lub zapłaci gotówką.

Andrzej Wilkosz, ul. Staszica 29b/11, 62-200 Gniezno, zamieni książkę A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1945—1980" na pierwszą pozycję tegoż autora z cyklu Polskie Samoloty Wojskowe, tzn. 1918—1939, względnie ją zakupi.

OGŁOSZENIA DROBNE

Sprzedam aparaturę RUM-2 (6-kanałową), kupię silnik żarowy 2,5 cm, nowy do budowy lotni. Ochman Wojciech, Warszawa, ul. Zamiany 15/72.

(ogł. nr 41)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek.**
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 76 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

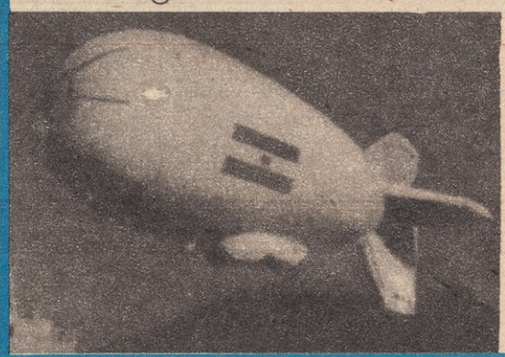
PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
— do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
— do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
— do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
— do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.
Cena prenumeraty: kwartalnie 130 zł
półrocznie 260 zł
rocznie 520 zł.
Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 17.VII.1981 r. Zam. 2934. L-128. Nakład — 32 000.

ŚMIGŁOWIEC W RATOWNICTWIE DROGOWYM

Śmigłowce sanitarne z lekarzami i specjalistami od ruchu drogowego podczas 24-godzinnego eksperymentalnego pogotowia ratunkowego w 3 wybranych rejonach USA. Okazało się, że śmigłowce mogą być w powietrzu w 2 min od wezwania, a następnie szybko dostarczyć rannych w wypadku drogowym do odpowiedniego szpitala w zależności od rodzaju urazów. Eksperyment się udał i uratowano życie wielu ludziom. Szkoda tylko, że był to eksperyment sprawdzający wojskowej lotniczej służby ewakuacyjnej.



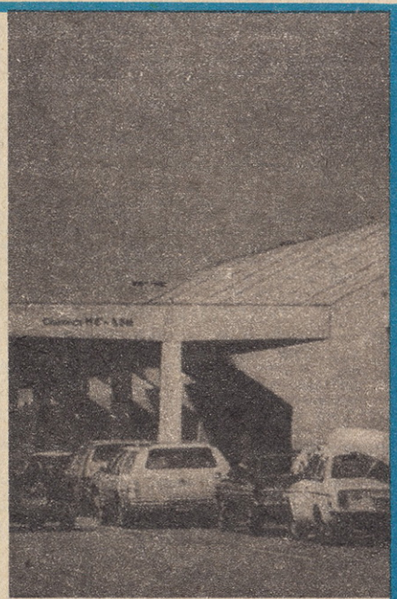
STRATOWIZJA

Tak nazywano przekazywanie programów telewizyjnych na wielkie odległości, gdy nie było jeszcze satelitów łącznościowych. Do tego celu w ZSRR stosowano jako latające przekaźniki telewizyjne samoloty Il-18. Podobnie było w USA. W 1958 r. odbyła się w podobny sposób pierwsza transmisja z Afryki do Europy Zachodniej, przeprowadzona przez francuską TV.

Na rysunku widzimy wóz transmisyjny (1) przekazujący program do nadajnika (2), a ten poprzez stację przekaźnikową na szczycie Buzareah (420 m npm) docierał do anten samolotu krążącego na wysokości 6000 m (4). Samolot musiał latać z dokładnością pozycji geograficznej do 5 km i z przechyleniami nie większymi od 10°. Stąd program był przekazywany siecią radiołącz (5, 6, 7, 8) do centrum telewizyjnego w Paryżu (9) oraz dalej do Londynu (11) i Brukseli (12).

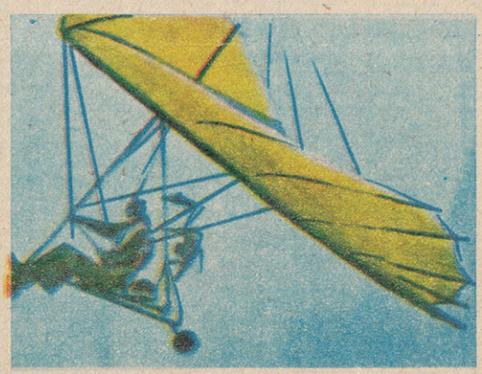
Ale nawet obecnie państwa nie posiadające satelitów łącznościowych nie rezygnują z usług lotnictwa. Od 1978 r. codziennie wznosił się w godzinach pracy telewizji irańskiej wielki balon na uwięzi w Beludżystanie. Przekazywano z niego program — odbierany drogą kablową ze studia w Teheranie — na odległość do 1500 km. Pojemnik z aparaturą nadawczą zasilany z ziemi poprzez kable znajdował się pod balonem. Aparatura była też obsługiwana przewodowo, a po pracy studia — balon ściągano i kotwiczono do masztu. W ten sposób uniknięto kosztownej budowy sieci radiołącz w trudno dostępnych i mało zaludnionych obszarach Iranu. Brak wiadomości co się dzieje z balonem od wybuchu wojny iracko-irańskiej.

Skoro jesteśmy przy telewizji dalekiego zasięgu, warto dodać o rozpoczęciu w ZSRR w końcu 1980 r. produkcji nowego urządzenia Moskwa do całodobowego odbioru sygnałów TV ze sztucznych satelitów łącznościowych Ekran-CzM. Urządzenie Moskwa, jakie nie ma jeszcze odpowiedników w świecie, poprawia jakość odbioru programów poprzez satelitę do poziomu odbieranego w pobliżu radiostacji nadawczej.



ENERGIA SŁONECZNA W PORCIE LOTNICZYM

Pierwszym portem lotniczym w USA klimatyzowanym energią słoneczną jest Gainesville na Florydzie. 764 kolektorów słonecznych umieszczonych na skośnych dachach hali portu zapewnia poprzez pompownię wodną energię do ogrzewania i chłodzenia wszystkich pomieszczeń oraz ciepłą wodę. Cenną zaletą jest zbędność wentylatorów elektrycznych: wystarczy otworzenie okien poddasza. Roczna oszczędność w kosztach energii wynosi ok. 17 000 dol. Nie wiadomo jednak, kiedy zamortyzuje się koszt samej instalacji (2,3 mln dol.).



HELIPLAN

Architekt francuski zaprojektował i zbudował z 2 kolegami składaną motolotnię Heliplan z podwoziem 3-kołowym. Prace trwały ok. 6 lat. Obecnie motolotnia jest produkowana w zestawie części do samodzielnego montażu. Po odjęciu podwozia z silnikiem motolotnia staje się zwykłą lotnią. Montaż trwa 10 min.

Silnik (210 cm^3) o mocy 6,5 kW (8,8 KM). Masa własna lotni — 27 kg, masa podwozia z silnikiem — 23 kg, masa użyteczna — 90 kg. Prędkość startu — 36 km/h, prędkość max. — 60 km/h, prędkość przelotowa — 36 km/h, prędkość lądowania — 23 km/h, rozbieg — 15 m, dobieg — 10 m. Zapas paliwa wystarcza na 2 h lotu (zużycie jednostkowe — 3 dm^3/h).

KOSMONAUTA NA EMERYTURZE

Pierwszym „kosmonautą" amerykańskim był szympans o imieniu Ham. Przed 20 laty przeleciał on w kabinie Mercury prawie 780 km w Kosmosie. Obecnie przebywa w nowojorskim ogrodzie zoologicznym. Ma prawnie zapewnioną dożywotnią opiekę.

Zdjęcia i rysunki: „Junyj Tiechnik", „TM-80", „ABC Tehnike", „Aviation Magazine", „Popular Science", „Hobby".